9 • 1977

За рулем



«КАРАКУМЫ-1977»

В ГОД 60-летия ОКТЯБРЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» НА АВТОМОБИЛЯХ ВАЗа ПРОШЛА ПО МАРШРУТУ ЛЕГЕНДАРНОГО ПРОБЕГА 1933 ГОДА





ПЕРВЫЙ ПУТЕВОЙ ОЧЕРК ПУБЛИКУЕТСЯ В ЭТОМ НОМЕРЕ



НИЖНЕКАМСКАЯ МАРКА



Еще три-четыре года назад автомобилисты такой не знали. Сегодня нижнекамский шинный завод в Татарии изготовляет покрышки для «жигулей», «москвичей», «запорожцев», а также грузовиков и автобусов. Среди 54,5 миллиона покрышек, выпущенных в 1976 году 16 шинными заводами страны, весомая часть несет марку НШЗ. В десятой пятилетке нижнекамцам оказана высокая честь — наладить производство шин для грузовиков КамАЗ. Кроме того, завод должен в два с лишним раза по сравнению с 1976 годом увеличить поставки для сельскохозяйственных машин.

Цехи нижнекамского шинного оснащены самым совершенным оборудованием, отечественным и импортным, в них созданы хорошие условия труда. В просторных корпусах каучук, корд, сажа, проволока, химикаты превращаются в современные покрышки и камеры. Значительная часть продукции предприятия предназначена для легковых автомобилей. Это шины моделей И-151 и М-130А диагональной и ИЯ-170 радиальной конструкции. Выполняя задания «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», которыми предусмотрено «значительно повысить долю шин радиальной конструкции», нижнекамские шинники прилагают все усилия, чтобы в 1977-м, юбилейном году в 4,5 раза увеличить производство покрышек радиального типа для легковых машин.



В ноябре нижнекамцы планируют достичь проектной мощности — на два месяца раньше установленного срока.

Новы не только корпуса завода. В проекте были заложены самые последние достижения отечественной и зарубежной технологии, новейшее оборудование с высшей степенью автоматизации и механизации.

Нижнекамцы имеют все возможности, чтобы достойно справиться с главной задачей пятилетки — выпускать продукцию высокого качества.

●

Свою первую продукцию, камеры, Нижнекамск дал в декабре 1973 года. А сегодня он поставляет шины для «жигулей» и «москвичей», КамАЗов и «запорожцев», МАЗов и ЛиАЗов (фото вверху слева).

●

Один из участков вулканизации. Здесь, в индивидуальных форматорах обретают очертания будущие покрышки (вверху справа).

●

НШЗ все время осваивает новые виды продукции, совершенствует производство освоенных типов шин. И поэтому стенды для испытания покрышек не остаются без работы (внизу).

Фото В. Князева

ОБЯЗАННОСТЬ ЗАЩИЩАТЬ РОДИНУ

Курсанты автошколы ДОСААФ обсуждают проект новой Конституции

Одна из групп рижской автомобильной школы № 1 готовилась к выпускным экзаменам, когда в печати был опубликован проект новой Конституции Союза Советских Социалистических Республик и материалы Шестой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва. Преподаватель этой группы Фаслетдин Деханович Дехкомбаев собрал своих питомцев после занятий, чтобы обсудить проект Основного Закона нашей жизни с молодыми людьми, которым в недалеком будущем предстоит стать в ряды вооруженных защитников Родины. Разговор вылился в своеобразный урок, тему которого можно было бы назвать так: «Обязанность защищать Родину».

Наш нештатный корреспондент В. ЕГОРОВ сделал магнитофонную запись этого урока, которую с отдельными сокращениями предлагаем вниманию читателей.

Ф. ДЕХКОМБАЕВ. Товарищи курсанты! В докладе Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Конституционной комиссии товарища Леонида Ильича Брежнева на Пленуме ЦК КПСС в мае 1977 года с исчерпывающей полнотой говорилось о характерных чертах конституции социалистического типа, намеченных еще В. И. Лениным. Первая Конституция РСФСР 1918 года закрепила завоевания Октября и определила классовую сущность Советского государства как государства диктатуры пролетариата. Конституция СССР 1924 года определила принципы образования союзного социалистического государства. Конституция 1936 года законодательно закрепила победу в СССР социалистических общественных отношений и привела в соответствие с этим всю систему органов власти и управления. И в прежних конституциях, и в ныне действующей защита социалистического Отечества, завоеваний Октября вменялась в обязанность советских граждан. Кто из присутствующих здесь мог бы поделиться своими мыслями о том, как он понимает требования проекта новой Конституции о защите Родины?

В. ГРИГОРОВИЧ. На политзанятиях в группе мы не так давно изучали Конституцию СССР, которая была принята в 1936 году и действует сейчас. По воспоминаниям своих родителей знаю, какой был народный подъем, какое ликование, когда она была утверждена. Сорок лет прошло с тех пор. Я держу в руках проект новой Конституции. Какая-то часть жизни, отображенной в нем, прошла на моих глазах. Изменения за сорок лет, конечно, колоссальны. Наши отцы, деды, старшие товарищи все эти изменения видели и сами пережили. Я горжусь, что принадлежу к поколению, которое берет эстафету старших. Даже за мою короткую жизнь произошло очень многое. Неузнаваемо изменилась экономика страны, иным стал социальный облик общества, сложилась новая историческая общность людей — советский народ... Это слова из доклада Леонида Ильича Брежнева на майском Пленуме ЦК КПСС. Если наша Родина добилась таких завоеваний, то и ответственность за то, чтобы сохранить эти завоевания, возросла.

И. АЛЕКСЕЕВ. Виктор правильно сказал — нести эстафету отцов, старших товарищей по дальнейшему укреплению обороноспособности Родины. Сегодня мы, курсанты, изучаем автомобильную технику, а завтра будем этой техникой управлять в армии. Плохо ее изучим сегодня — нанесем ущерб боеготовности. Не научимся дисциплине, соблюдению порядка сегодня — будем плохими солдатами в подразделении, плохо выполним свою конституционную обязанность. В проекте новой Конституции сказано, что защита социалистического Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР, а воинская служба — почетная обязанность советских граждан. Выполнять эту обязанность нам нужно с достоинством и честью.

Ф. ДЕХКОМБАЕВ. Курсант Игорь Алексеев коснулся важного элемента воинской службы — поддержания постоянной боеготовности части, подразделения, а если это перенести на личность, на солдата, на каждого из вас, как вы представляете себе поддержание личной боеготовности?

В. ГРИГОРОВИЧ. По себе нам еще судить трудно. Мы знаем, что надо быть всегда подтянутым, дисциплинированным, постоянно держать автомобиль в исправности, в готовности вывести его по тревоге и выполнить поставленную задачу. Пока это, так сказать, теоретически. Но лично у меня есть с кого брать пример — это отец. Он морской летчик, проходил службу в разных гарнизонах. Когда я подрос, всегда видел, как отец поднимался по тревоге, как уходил на выполнение заданий, как потом был доволен, если это задание выполнил успешно. Автомобиль — тоже техника сложная, солдату-автомобилисту нужны хорошие технические знания, физическая, моральная подготовка, а от всех вместе зависит боеготовность подразделения...

И. ЖУЛАНОВ. Передо мной тоже стоит пример отца. Он служил в Военно-Морском Флоте в подразделении торпедных катеров. Суровая, трудная, неспокойная профессия отца многому и меня научила. Прежде всего пониманию личной ответственности за выполнение того, что тебе поручается и доверяется. Сейчас мы только курсанты, спрос с нас один: хорошо, отлично учиться. Я это делаю от души, хочу в совершенстве овладеть автоделом.

Я. БЕРНАНС. К выступлениям Виктора Григоровича и Игоря Жуланова хочу добавить, что здесь, в автошколе мы тоже увидели немало примеров выпол-

нения гражданского и воинского долга. Это наши преподаватели, мастера. Вот перед нами Дехкомбаев Фаслатдин Дахаович — ветеран Великой Отечественной войны. Или возьмите мастера практического вождения Бойчаикова Василия Андреевича, который прошел по фронтовым дорогам. Свои знания, жизненный и военный опыт они полностью отдают нам. Сколько уже таких, как мы, ушло в армию, сколько работает за рулем в нашей и других республиках! Пожалуй, не сосчитаешь!

С. ВИНОГРАДОВ Правильно говорит Ян. Для хорошей учебы, для выполнения воинского долга у нас есть с кого брать пример. Василия Андреевича Бойчаикова мы все знаем как ветерана войны и неутомимого наставника. Но мы знаем и его сына Геннадия Васильевича, тоже мастера практического вождения, который научился автомобильному делу у отца, прошел армейскую школу и теперь свои богатые знания передает нам. От всех курсантов хочу поблагодарить наших учителей. Спасибо вам!

Я думаю, что к обсуждению проекта новой Конституции, ее части, где говорится о защите социалистического Отечества, имеет отношение и тот факт, что для подготовки нас к армейской службе созданы необходимые условия. Ну скажите, чего в нашей школе не хватает? Есть все: прекрасное новое здание, классы, лаборатории, автотренажеры, новые современные автомобили, спортивная техника. Учись, закаляйся, овладевай автомобилем, мотоциклом. Это нужно для армии.

Я. БЕРНАНС. В нашей республике грешно не знать автодела. Каждое воскресенье мы становимся свидетелями автомобильных и мотоциклетных гонок, кроссов, авторалли, водномоторных и других состязаний. Достаточно назвать трассу «Бикерниеки», где чуть ли не каждую неделю соревнуются гонщики. Досаафовцы Латвии стали инициаторами постройки багги и увлекательных соревнований на этих машинах.

Ю. ГРИЦКЕВИЧ. Я вот слушаю своих товарищей и думаю, какая у нас дружная семья. Хотя не так уж много времени мы провели вместе, но подружились крепко. И это, конечно, положительно сказывается на нашей учебе, наша группа одна из первых по успеваемости и другим делам. В повседневной жизни мы просто этого не замечаем, а сейчас вот, изучая проект новой Конституции, я обратил внимание на то, что в нашей группе из тридцати человек рядом с латышами сидят литовцы и эстонцы, русские и украинцы. Дружба народов СССР — величайшее завоевание социализма.

И Гимн Союза Советских Социалистических Республик начинается словами «Союз нерушимый республик свободных». Новая Конституция обеспечивает всестороннее расцвет и неуклонное сближение всех наций и народностей нашей страны.

Скоро мы разъедемся служить. И там, в солдатском строю, будем укреплять наше братство народов.

В конце урока курсанты учебной группы единодушно одобрили проект новой Конституции СССР и заверили своих наставников, что будут с честью выполнять обязанности советского гражданина.

ИДТИ ДАЛЬШЕ,

Генерал-лейтенант А. ШИЛИН,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР, дважды Герой Советского Союза

В сентябре начинаются массовые занятия в автомобильных и технических школах оборонного Общества, готовящих водителей для Советских Вооруженных Сил и народного хозяйства. Это — ответственная пора в жизни наших учебных организаций. Она по времени совпадает с большими событиями в жизни страны — подготовкой к 60-летию Октября и всенародным обсуждением проекта новой Конституции.

Перед юношами, которые в эти осенние дни переступят порог автомобильных и технических школ ДОСААФ, стоит серьезная задача: подготовиться настоящим образом к выполнению конституционной обязанности — службе в рядах Вооруженных Сил СССР, которая, как записано в проекте Конституции, является почетной обязанностью советских граждан.

Интересы обороны страны, постоянное повышение уровня технической оснащенности наших Вооруженных Сил обязывают комитеты ДОСААФ, руководителей, преподавателей школ, весь наш общественный актив улучшать качество обучения специалистов, в том числе такого их многочисленного отряда, как будущие воины-водители, неустанно заботиться об их технической, физической, моральной подготовке.

Деятельность оборонного Общества на этом важнейшем участке год от года совершенствуется. Это легко проследить по тому, как изменились автомобильные и технические школы за годы девятой и десятой пятилеток. В последнее время значительно улучшена их организационная структура, проведено укрупнение, улучшена материально-техническая база. Сейчас более половины школ размещены в благоустроенных зданиях, имеют гаражи, пункты технического обслуживания, большинство учебных организаций располагает современными автодромами, многие оснащены новейшими техническими средствами обучения, автомобилями и агрегатами последних моделей.

Комитеты Общества стали больше уделять внимания военно-патриотическому и физическому воспитанию курсантов, заботиться об укреплении в автошколах организованности, внутреннего порядка, что способствует лучшему формированию у призывников высоких моральных качеств, необходимых для защиты Родины. Передовые автомобильные и технические школы особенно плодотворно потрудились в истекшем учебном году. Широкое и действенное социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Октября, полувекового юбилея оборонного Общества, настойчивая борьба за качественные показатели выдвинули в число передовых новые учебные организации. При этом немало в сельских районах.

Из множества примеров приведу такой. Мензелинская автошкола — одна из отдаленных в Татарии. Не в числе первых она получила помощь в строительстве и оснащении. В этих условиях дружный, сплоченный коллектив преподавателей, мастеров приложил много усилий, изобретательности. И новое здание там сумели построить, и оборудовать классы, лаборатории, автодром, да так, что может позавидовать иная автошкола областного центра. При мензелинской школе постоянно действует «Клуб молодого воина», курсанты часто встречаются с ветеранами войны и труда, бывшими воспитанниками школы; недавно выезжали на КамАЗ.

Таких автошкол становится все больше. Отрадно и то, что по-прежнему ярко светят наши маяки — инициаторы и победители соревнования, те, кто неоднократно удостаивался переходящих Красных знамен военных округов и других наград. Среди них вильнюсская и витебская, гомельская и евпаторийская, житомирская и зеленодольская, казанская и каунасская, свердловская и ташкентская, уссурийская и ферганская, черниговская и шяуляйская, многие другие автомобильные и технические школы.

Девиз десятой пятилетки «Эффективность и качество» стал для наших учебных организаций верным ориентиром в новом году. Но, чтобы этот замечательный лозунг, выдвинутый временем, воплотить в дело, обратить на дальнейшее улучшение всей учебно-воспитательной работы, предстоит решить ряд неотложных задач, устранить много пробелов и недостатков. Основные направления повышения качества подготовки специалистов подсказывает сама жизнь, практика передовых комитетов и школ. Какие это направления?

Видимо, к ним прежде всего следует отнести **дальнейшее наращивание материально-технической базы, ее совершенствование и работу с кадрами.** Здесь у нас еще немало узких мест и проблем. Надлежит глубже разобраться с отстающими автомобильными и техническими школами, вскрыть причины, почему их размещение и оснащение, уровень учебно-воспитательной работы там не отвечают первейшим требованиям программ подготовки водителей. А таких школ у нас немало. Достаточно сказать, что недавно две школы в Молдавии (кагульская и единецкая), две в Узбекистане (термезская и бекабадская), а также херсонская (УССР), светлоградская (Ставропольский край) получили при проверках неудовлетворительные оценки.

Сильно хромают материальная база и постановка преподавания в ряде школ Костромской, Новгородской, Астраханской, Горьковской областей, Краснодарского края и в других местах.

Качество подготовки специалистов во многом, а подчас и в решающей степени, зависит от подбора и воспитания преподавательских кадров. За последние годы в этом направлении произошли заметные сдвиги. На педагогическую работу пришли люди с высшим специальным образованием, автомобилисты — офицеры запаса, обладающие профессиональными знаниями и навыками обучения и воспитания молодежи. Комитеты Общества во многих республиках, краях и областях проявляют подлинную заботу

ДОБИВАТЬСЯ БОЛЬШЕГО!

В автомобильных и технических школах ДОСААФ начинается новый учебный год. Его девиз — эффективность и качество!

о политическом, профессиональном, методическом росте преподавательских коллективов.

Формы работы с кадрами разные. При ЦК ДОСААФ Украины, например, действуют постоянные курсы, комитеты Общества в Куйбышевской, Ростовской, Волгоградской, ряде других областей повышают методическое, профессиональное мастерство преподавателей посредством сборов, совещаний, практической помощи, держа эту сторону деятельности под постоянным контролем.

Положительно сказывается на подборе квалифицированных преподавателей и мастеров повышение должностных окладов, упорядочение премиальной системы в сети учебных организаций ДОСААФ.

Однако проблема кадров не снята с повестки дня. Медленно и неудовлетворительно она решается комитетами ДОСААФ Туркмении, Узбекистана, Архангельской области, где у руководства ряда школ стоят люди, не имеющие ни специальности, ни нужного образования, не обладающие опытом руководства учебными коллективами. В некоторых автошколах Ферганской, Сурхандарьинской, Ташкентской областей Узбекистана не прекращается текучесть преподавателей и мастеров. В течение года их меняется до 30%. Отдельные комитеты Общества относятся к учебе преподавательского состава формально. Методические сборы проводят на плохой материальной базе, где нечего показать, нечему научить, да и приглашают на эти сборы половину, а то и меньше людей, занятых подготовкой водителей. Так, в прошлом году амурский обком ДОСААФ привлек к учебно-методическим сборам только 70% преподавателей и 50% мастеров, а владимирский и того меньше.

Подобные факты, к сожалению, не единичны. Они отрицательно сказываются, как уже говорилось, в целом на качестве обучения и военно-патриотического воспитания будущих водителей и, что особенно настораживает, — на их практической выучке. Между тем **выработка у курсантов твердых навыков в управлении техникой, умения быстро обслужить автомобиль, обнаружить и устранить неисправность** остается одной из главных задач автомобильных и технических школ.

Как показывают проверки, многим выпускникам наших учебных организаций чаще всего недостает практических навыков, уверенности при вождении машин в сложных дорожных условиях, в составе колонны, при неблагоприятной погоде, умения самостоятельно и квалифицированно выполнять техническое обслуживание. Почему так происходит? Да потому, что нередко техобслуживание и обнаружение неисправностей изучается на плакатах, а освоение Правил дорожного движения ведется без решения задач на разводку транспорта, не увязывается с примерами из дорожной практики. Машины-экспонаты и двигатели горячей регулировки в ряде школ недоукомплектованы, на учебных местах не хватает инструмента, инструктивных карт, оборудования.

Особого разговора заслуживает обучение вождению. В 1977—1978 учебном году вводится вождение в колонне с совершением 100-километрового марша. Опыт, который в прошлом году осуществили в порядке эксперимента житомирская автомобильная и смоленская техническая школы, убеждает, что при тщательной подготовке, хорошей организации вождение в составе колонн многое дает курсантам — дисциплинирует их, вырабатывает умение держать дистанцию, заданную скорость, приучает выполнять команды — делать то, что может всегда потребоваться в армейских условиях.

Однако движение в колонне — всего лишь небольшая часть программы. Чтобы выработать прочные навыки управления техникой, нужно выполнять программу во всем ее комплексе. Сейчас, когда вождение находится в сетке расписания, от руководителей школ, старших мастеров и мастеров практического вождения требуется четкое планирование, строгий контроль, максимальное использование учебных машин, организованность и дисциплина. Но не по такому пути идут некоторые руководители учебных коллективов. В термезской автошколе (Узбекистан) целых четыре учебные группы, выполнившие программу по вождению всего лишь наполовину, были представлены к государственным экзаменам. Подобное очковтирательство должно строго наказываться.

Здесь уместно снова сказать, что признанной школой вождения автомобилей являются автодромы. К сожалению, некоторые учебные организации либо совсем не имеют таких сооружений, либо располагают участками земли, на которых нет самого необходимого положенного автодрому оборудования.

В истекшем году наши автомобильные школы работали уже по новой, 550-часовой программе, потребовавшей определенной перестройки учебно-воспитательного процесса и материально-технической базы. Подавляющее большинство коллективов справилось с возложенными на них задачами. Есть уверенность в том, что наши комитеты, руководители учебных организаций правильно оценят уроки прошлого года, обобщат опыт проведенных учебно-методических сборов — всесоюзных и местных — и на основе широко развернутого социалистического соревнования начнут новый учебный год организованно.

Мы находимся на ответственном рубеже. Материалы майского Пленума Центрального Комитета партии, доклад Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, проект Конституции СССР — эти важнейшие документы, в обсуждении которых вместе со всем народом приняли активное участие коллективы наших школ, курсанты, все члены многомиллионного оборонного Общества, являются основополагающими для дальнейшей работы по воспитанию и обучению досаафовской молодежи, будущих воинов. Они зовут к улучшению всей оборонно-массовой работы, подготовки трудящихся к защите Родины, завоеваний Великого Октября.

ПОЛОЖЕНИЕ О ШКОЛЕ ДОСААФ

ЦК ДОСААФ СССР утвердил «Положение о школе ДОСААФ», распространяющееся на автомобильные, технические, радиотехнические, морские и объединенные технические школы оборонного Общества. Временное Положение, действовавшее с марта 1975 года, утратило силу.

Новое Положение, соответствующее Уставу ДОСААФ, является основополагающим документом. В нем подробно изложены права и задачи этих учебных организаций. Применительно к автошколам это означает подготовку водителей для Вооруженных Сил и народного хозяйства, активную пропаганду военно-технических знаний и развитие автомотоспорта, оказание методической и материально-технической помощи первичным организациям и спортивно-техническим клубам ДОСААФ в оборонно-массовой и спортивной работе.

В Положении изложены требования к планированию учебного процесса, организации методической, военно-патриотической, рационализаторской работы с курсантами и преподавателями, определены уровень материально-технической базы, который обеспечивает высококачественную подготовку водителей для армии и народного хозяйства.

В пункте 8 Положения сказано: «Для проведения спортивно-массовой работы при школе создается спортивный клуб». Имея его, автошкола обязана развивать автомобильный и мотоциклетный спорт, готовить спортсменов-разрядников, спортивных судей, общественных тренеров и инструкторов, проводить с ними сборы и семинары. Работе спортивного клуба отведен специальный раздел, в котором указывается, что организация и проведение спортивно-массовых мероприятий возлагается на совет, избираемый открытым голосованием членами клуба; в клубе действуют спортивные секции, комплектуются спортивные команды.

В соответствии с уставом Общества при школе можно создавать хозрасчетные мастерские, учебно-прокатные пункты, тиры, пункты технического обслуживания

За нашу Советскую Родину!

За рулем

9 ● Сентябрь ● 1977

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года



Водители «МолдавстройБАМа» на строительстве станции и поселка Алонка.

Фото А. Галушко (ТАСС)



ВАНО, ШОТА, АНАТОЛИЙ И ИХ ТОВАРИЩИ

О дружной семье водителей на стройке века

Перед самым Новым, 1977 годом, когда лютовали пятидесятиградусные морозы, поезд пришел на 103-й километр БАМа, на станцию Ния, которую здесь называют не иначе как Ния «грузинская». Два года назад сюда, на высокий берег горного притока Таюры, пробился отряд строителей из Грузии. Два дня добиралась колонна из Усть-Кута. Первую машину вел Вано Джашиашвили, вторую— Анатолий Гагарин. Они познакомились в поезде и за неделю, что эшелон двигался от Тбилиси до Лены, крепко подружились. А вначале чуть было не поссорились. Гагарин утверждал, что он может управлять любым механизмом — от трактора до автокрана. Вано ухмыльнулся: «Подумаешь, я тоже умею, но на весь вагон не кричу». Анатолий обиделся, однако смолчал. А в Усть-Куте, когда пришлось сгружать с платформ бульдозеры своим ходом, по шаткому самодельному помосту, наспех сооруженному из бревен, Гагарин доказал, что не хвастал. Он, единственный, взял на себя смелость провести эту операцию. И когда второй бульдозер стал прочно гусеницами на снег, Вано хлопнул Анатолия по плечу и сказал: «Что правда, то правда. Магарыч с меня».

Мне часто приходилось потом ездить и с одним и с другим. Это действительно шоферы экстра-класса. Впрочем, на Ние все они под стать друг другу, все «многостаночники», умеющие работать и на бульдозере, и на автокране, и на трелевщике. Недаром отбор в Тбилиси шел такой жесткий, что кто-то даже пустил шутку: попасть в мединститут легче, чем в «ГрузстройБАМ» — на одно место претендовало 12 человек! И тем не менее даже этим асам туго пришлось, когда открылась притрассовая дорога. Много шоферских нервов попортила она, потому что напоминала дорогу только тем, что не стояли на ней деревья. Ах эти переправы!

В одном из документальных фильмов о строителях БАМа есть такая сцена. Тяжело груженный КрАЗ пытается въехать на крутой обледенелый берег Нии, мотор ревет от натуги, от раскалившихся шин валит пар, но каждый раз машина обреченно сползает со склона. А на другом берегу уже выстроилась длинная вереница ждущих своей очереди КрАЗов, МАЗов, «магирусов», но никто из водителей не проявляет обычного в таких случаях нетерпения — никто не «клаксонит», не машет кулаками. Строгие, сосредоточенные лица. Они хорошо знают это гиблое место, знают, каково сейчас их товарищу.

На каком-то сверхусилии КрАЗ выползает наконец на берег, водитель глушит мотор и выскакивает из кабины. Парень тяжело дышит, лицо его раскраснелось, лоб в крупных каплях пота. Режиссер спрашивает: «Как дорога?» Парень с минуту остолбенело смотрит в камеру, пытаясь сообразить, чего же от него хотят, а потом отвечает... Лишь по движению губ можно догадываться, что он сказал, потому что озвучить ответ режиссер не решился.

Однажды поздней осенью я пересекал здесь Нию вброд и потому могу оценить правдивость этих кадров. На той самой переправе Виктор Пилия чуть не распрощался однажды со своим ЗИЛом. Коренной абхазец, он о морозах, а тем более сибирских, имел прежде самое абстрактное представление. Зима наступила ранняя. Уже в середине ноября, когда в его родной Пицунде курортники еще купаются в море, здесь по ночам термометр показывал минус тридцать — тридцать пять. Уже застыли Лена и Таюра, но горная стремительная Ния упорно сопротивлялась морозам. И вот на злополучном въезде в Звездный Пилия застрял. Пока он бегал в поселок искать бульдозер или трактор, машина обросла льдом. Когда наконец Виктор вернулся на «Интере» (350-сильном бульдозере), его ЗИЛ, как пароход «Челюскин», уже окончательно вмерз в льдину. Целый час «Интер» крушил лед, пока не освободил из ледяного капкана грузовик.

Каких только приключений не выпадает на долю бамовских шоферов. Есть недалеко от Усть-Кута, на девятом километре участок, который едва не поломал все планы строителей. В этом месте зимой вдруг появилась наледь. Подземные воды, сжатые лютым морозом, стали подыматься на поверхность, тут же застывая зеленоватой стеклообразной массой. Чтобы вода не залила железнодорожное полотно, наледь каждый день взрывали, а потом бульдозеры соскребали оставшийся лед. И надо же было такому случиться, что Яков Кавтарадзе забуксовал именно здесь. Стоило заглушить мотор, и наледь прихватила колеса. К утру машина вмерзла уже по кардан. А лед все пучился, как тесто, и на пятые сутки стал переваливаться через борта. Хорошо, выручил местный бульдозерист, настоящий виртуоз. Уж он утюжил-утюжил наледь, пока не раскрошил ее, машину буквально выдернули изо льда, только покрышки пришлось выбросить.

Ездить — это еще полдела, но вот как застрянет на полпути машина, тогда начинается самое-самое. Попробуй устранить поломку, когда пальцы примерзают к железу, а мотор стынет в считанные минуты. Одному ох как трудно справиться, потому действует на бамовских дорогах закон шоферского братства. Помню, ехали мы однажды с Вано Джашиашвили в Магистральный. Зимник уютно поскрипывал под колесами. Вано что-то насвистывал, а я сладко дремал, поклевывая на выбоинах. Вдруг впереди показался ЗИЛ с задранным капотом и залезший в мотор по пояс человек. Вано ни слова не говоря (он вообще, как я потом заметил, довольно молчалив) подогнал к обочине свой «Магирус» и выскочил из кабины.

Полтора часа простояли мы в этом месте. И ни одна машина не проехала так, чтобы не остановиться. Под конец вокруг ЗИЛа, вернее его мотора, собралась целая толпа водителей, совсем как врачи во время операции.

Когда мы отъехали, Вано пробурчал: «Пацан, совсем за мотором не следит». Я улыбнулся. Тот, кто не знает Вано, поначалу может принять этого кахетинца за бирюка. Но я-то знаю, что более мягкого и отзывчивого человека трудно найти.

...Это было в день выборов, дорогу тогда еще только начали прокладывать, зимник давно растаял, и добраться к

Нне можно было только вертолетом или, при крайнем нужде, на вездеходе. Голосование закончилось быстро — в поселке тогда жили всего сто человек, но урны с бюллетенями не отправляли, ждали двоих: Вано Джашиашвили и Анатолия Гагарина. «ГрузстройБАМу» удалось «выколотить» второй трелевщик, а такая техника здесь дороже золота. Вано и Анатолий должны были перегнать машину из Усть-Кута в Нию. Накануне они добрались до Звездного. Дальше дорога кончалась, предстояло пробиваться сквозь тайгу. Трелевщик, как танк, валил мелкие деревья, подминал под себя кустарник, а вековые сосны приходилось спиливать.

В четыре утра парни вышли из Звездного, об этом сообщили по рации. В полдень прилетел вертолет, пилот сказал, что видел трелевщик на перевале. Но только в пять часов рев мотора вмешался в музыку, льющуюся из репродуктора. Тамара бросилась на шею уставшему, грязному как черт мужу, а он, здоровый, по-медвежьи неуклюжий, добродушно отталкивал ее и говорил: «Подожди, дай умоюсь. Что делаешь, люди смотрят».

Кстати, в этот день Тамару избрали депутатом поселкового Совета. Когда обсуждали кандидатуры, все дружно назвали ее. Это она больше всех воевала за чистоту в поселке, организовала художественную самодеятельность и праздничные вечера. На этих вечерах Вано играл на саламури — грузинской свирели, и было трогательно видеть, как маленькая, хрупкая дудочка, утонувшая в огромных ладонях этого верзилы, издает такие нежные звуки. Но эти же грубые руки мертвой хваткой держали соперников, одного за другим прилечатывая их к борцовскому ковру. В Братске на личном первенстве «Локомотива» Вано занял первое место в тяжелом весе и очень удивился, когда ему сказали, что он выполнил норматив первого разряда. Вано и не подозревал, что, оказывается, такой спортсмен. Но недаром он родом из Кахетии, где грузинской борьбой, во многом схожей с вольной, мальчишки начинают заниматься, едва научившись ходить.

Вано с первого дня возглавил в Ние бригаду механизаторов. И одним из первых его приняли кандидатом в члены партии. Анзор Варламович Двалишвили, начальник «ГрузстройБАМа», рассказывал о нем: «Я впервые понял, что руки могут быть золотыми. Любой мотор, любой механизм соберет и разберет с закрытыми глазами. Он у нас лучший шофер, лучший бульдозерист, лучший тракторист, лучший крановщик. Работать может днем и ночью. У него есть безотказный воспитательный прием. Он говорит новичку: «Ты работай, как я. Если увидишь, что я не работаю, ты тоже не работай». Но увидеть неработающего Джашиашвили так же трудно, как найти верблюда, свободно пролезающего через игольное ушко. А знаете, сначала мы его не хотели брать. Думали, куда он — с женой, с двумя дочурками мал мала меньше. До работы ему будет? А он сказал: «Если дети не будут рядом, вот тогда я работать не смогу». Потом мы убедились, что он был прав. Постепенно почти все выписали из Грузии жен, детей, потому что без семьи жизнь — не жизнь».

Кому на БАМе приходится труднее? Когда я был у строителей, мне казалось, что им. Когда попадал к изыскателям, думал, что здесь пик нагрузок. Потом были мостовики, тоннельщики, путейцы... И я понял, что легкий хлеб на БАМе никто не ест. И все-таки... И все-таки, пальму первенства я бы отдал шоферам. Умения и мужества им не занимать. И это закономерно: многие из них — воспитанники ДОСААФ, получили настоящую закалку за рулем армейского автомобиля. Потому не страшны им лютые морозы, такие, что масло застывает, крошится сталь, и всякие фокусы, вроде той чертовой наледи, и переправы через коварные полузамерзшие речушки. Весной и осенью распутица, да и летом не мед. Надо знать бамовские дороги, которые потому только и называются дорогами, что по ним проехала машина.

В последней своей поездке пришлось мне добираться из Нии в Звездный. Именно добираться, слово ехать сюда как-то не подходит: на сорок километров мы затратили почти пять часов, можете представить, какова дорога. За нами увязалась чья-то собака, хромая на одну ногу. Так эта собака до самого Звездного бежала на своих трех впереди машины, да еще успевала лакать воду из придорожных лужиц, а мне все казалось, что это она нам язык показывает.

Накануне выпал снег, прикрыл все ухабы и выбоины белым гримом. Но стоило «уазику» влезть в раскисшую колею, как началось. Важа Сордия только один раз разжал зубы, когда мы впритирку, борт к борту, с превеликой осторожностью разъезжались со встречной машиной. «Амис дзда ватыре», — только и сказал он, имея в виду, конечно, дорогу, ибо по-русски сие означало: «Мать бы ее заставить плакать». Есть у грузин такое выражение, вроде и печатное, но душу отвести позволяет.

Важа не спал всю ночь, но только под утро вернулся из Усть-Кута, куда ездил за хлебом. А в Звездном в тот день проходила встреча бойцов отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. В Ние работают четыре парня из этого отряда: Валерий Рухая, Шота Какушадзе, Анзор Лилуашвили и Слава Залищук. А поскольку в такую распутицу проехать в Звездный в состоянии только УАЗ, Важа не мог отказать ребятам, не мог испортить им праздник. Собственно, ему и самому хотелось попасть на встречу. Он приехал в Звездный почти одновременно с отрядом, по комсомольской путевке и почти год работал с этими ребятами.

Когда мы добрались до поселка, солнце стояло уже высоко в небе. Погода разгулялась, от вчерашнего ненастья не осталось и следа. Отряд собрался на знаменитой Сопке любви, откуда весь Звездный виден, как Тбилиси с фуникулера. На танцплощадке кружились пары, дымились мангалы с шашлыками. Кто-то радостно завопил: «Грузия, физкульт-привет!» — и все бросились обниматься с приехавшими.

— Выпьешь стаканчик? — спросил Валерий Важу. — Один?

— А назад не хочешь ехать? — ответил Важа вопросом на вопрос и налил себе лимонаду.

— За твое здоровье, — сказал Валерий, и ребята стали чокаться с Важой. Они пили за него, но, казалось, этот тост относился ко всем шоферам БАМа.

Валерий КАДЖАЯ

БАМ — Москва



ГОДЫ, ФАКТЫ

1972 г. Построены объездные дороги вокруг Тулы, Щекино и Воронежа, что позволило отвести от крупных промышленных центров значительную часть транзитных транспортных потоков.

1972 г. Заволжскому моторному заводу присвоено имя 50-летия СССР.

1972 г. Таллинский опытный авторемонтный завод приступил к производству новой гоночной модели «Эстония—18» с двигателем Волжского автозавода.

1972 г. На полигоне НАМИ продолжаются испытания образцов камских автомобилей. Они получили марку «КамАЗ».

1972 г. Государственная премия в области техники 1972 года присуждена моторостроителям. Лауреатами стали работники ярославского моторного завода, ярославского завода топливной аппаратуры и НАМИ.

1972 г. Павловский автобусный завод начал выпуск автобуса с обеими ведущими осями для местного сообщения — модели ПАЗ—3201.

1972 г. Волжский автомобильный завод приступил к выпуску новой модели «жигулей» — ВАЗ—2103 с двигателем рабочим объемом 1,452 л и мощностью 77 л. с.

1972 г. Ульяновский автозавод начал серийное производство грузо-пассажирского автомобиля УАЗ—469.

1972 г., 28—29 НОЯБРЯ. В Москве состоялся II пленум ЦК ДОСААФ СССР, обсудивший два важных вопроса: о состоянии и мерах улучшения военно-патриотической работы в организациях ДОСААФ; о дальнейшем развитии материально-технической базы оборонного Общества.

1973 г., ЯНВАРЬ. В Управлении таксомоторного транспорта и легковых автомобилей Мосгорисполкома насчитывалось 19,5 тысячи машин. Из них 14,3 тысячи — таксомоторы, 4,8 тысячи обслуживали государственные учреждения и предприятия и 0,4 тысячи — маршрутные такси. Полвека назад, когда было введено таксомоторное движение, на улицы столицы вышло 15 машин «Рено».

1973 г., 16 ФЕВРАЛЯ. Финишировало труднейшее ралли «Западное Сафари — Аргунгу» в Нигерии. Всю дистанцию протяженностью 3700 км удалось закончить только восьми экипажам, в том числе всем советским, выступавшим на «москвичах—412» производства АЗЛК. Наша команда одержала победу и национальном зачете.



Круглый стол журнала „За рулем“




Виктор Михайлович АРБЕКОВ

Первым среди советских мотоспортсменов завоевал звание чемпиона мира (мотокросс, 1965 год). Четырнадцатикратный чемпион СССР, мастер спорта международного класса. Офицер Советской Армии.

Павел Петрович БАРАНОВ

Победитель памятного мотокросса в первый день войны — 22 июня 1941 года, многократный чемпион и рекордсмен СССР по мотоспорту, заслуженный мастер спорта, работник МАДИ.

ЭТО НАЧИНАЛОСЬ ТАК...

Б. И. ШЕЙГАМ. Мы, собравшиеся здесь, знаем друг друга много лет. Да и сейчас видимся часто — на соревнованиях, заседаниях судейских коллегий, президиумов федераций, встречах ветеранов автомотоспорта. И по сей день, несмотря на прошедшие десятилетия, не бросаем любимое дело — остался в нас заряд энтузиазма, бодрости тех первых лет становления советского автомотоспорта. Удивительное время было. Нынешнему поколению в это трудно поверить, но факт остается фактом: в 20-е годы при ничтожном количестве техники, кстати не новой и только иностранного производства, проводились соревнования: километровка, гонки на ипподроме, шоссейные гонки, пробеги... Каждая из этих спортивных встреч была событием для многих. Приходили нарядными, как на праздник. Да что там соревнования... Ежегодные вечера-отчеты, которые устраивал московский автомотоклуб, проходили не где-нибудь, а в Колонном зале Дома Союзов. Непременным их участником был популярный тогда артист Николай Смирнов-Сокольский, заядлый мотоциклист.

Самым выдающимся спортивным событием тех лет была, конечно же, первая Спартакиада СССР, проведенная в 1928 году. Она собрала 7100 участников — и по нынешним временам цифра, согласитесь, солидная. Стартовало также несколько сот зарубежных спортсменов — представителей рабочих союзов. Вот, посмотрите, мой билет участника. Храню его как самую дорогую реликвию. В программу Спартакиады были включены и мотоциклетные соревнования. Первенство разыгрывалось на четырех дистанциях: 1 километр с хода и с места, 300 километров по шоссе Москва — Тверь (ныне Калинин) и 100 километров по пересеченной местности. К соревнованиям допускались мотоциклы-одиночки классов 250, 350, 500, 750 см^3, а также с колясками до и свыше 650 см^3.

Старты давались в районах теперешних Нижних Котлов и Северного речного порта. Всего был установлен 61 мотоциклетный рекорд СССР, из них 31 — ленинградцами и 30 — москвичами. Среди победителей помню Воротилкина, Байкова, Силкина, Закревского. Они стали потом известными гонщиками.



Ирина Янисовна ОЗОЛИНА

Обладательница самого большого количества высших наград в мотоспорте среди женщин — золотых медалей первенств страны по шоссейно-кольцевым гонкам, мотокроссу, многодневке. Заслуженный мастер спорта.



Андрей Никитович ПОНИЗОВКИН

Один из первых участников скоростных пробегов и скоростных заездов на советских автомобилях. Неоднократный рекордсмен страны, был чемпионом СССР по авто455ралли, мастер спорта. Работает в НИИНАТе.

И. Ф. ВЛАДИМИРОВА. Я начала заниматься мотоспортом несколько позднее, но и тогда тяга молодежи к нему не ослабела, а, наоборот, становилась еще сильней. Помню, решила вступить в общество «Старт». Его председатель Александр Никитич Силкин только руками развел — рады, мол, принять, да техники нет. И действительно, на один мотоцикл было два-три десятка претендентов. Но положение вскоре изменилось. Решением Комитета по физической культуре и спорту был образован Центральный автоклуб СССР, которому разрешалось приобретать отечественные мотоциклы (Л—8 ленинградского завода «Красный Октябрь», ижевский ИЖ—7, ТИЗ из Таганрога и серпуховские ПМЗ). Этой техникой стали оснащаться общества «Спартак», «Динамо», «Буревестник». В числе первых выпускников я окончила высшую школу тренеров. Уже в июне 1937 года установила два рекорда страны на километровой дистанции с хода — сначала 86, потом 92,7 км/час. А в октябре поехала в Киев на чемпионат СССР. Главным судьей этих соревнований был Анатолий Васильевич Ляпидевский. Ход чемпионата, кстати прекрасно организованного, с множеством зрителей, освещали все центральные и украинские республиканские газеты. И нам, семи участникам-женщинам, было уделено в спортивных отчетах много внимания. В следующем году на старте было уже 30 женщин, а о мужчинах и говорить нечего — более двухсот человек.

Именно тогда была заложена основа массовости нашего мотоспорта. Не случайно такой живой отклик среди юношей и девушек нашло выступление первого Героя Советского Союза Ляпидевского в газете «Правда» с призывом к молодежи — овладевать автомобилем и мотоциклом.

А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ. Ирина Федоровна говорила здесь о всесоюзном первенстве 1937 года в Киеве. Я был там главным судьей. Мне хорошо запомнилась обстановка: исключительный подъем, я бы сказал, торжественность. Выступали тогда многие уже известные гонщики — Силкин, Гринигаут, Бучин, Савостьянов и другие, вместе с ними молодежь. И каждому хотелось добиться успеха — ведь это был канун 20-й годовщины Октября, и вся страна жила подготовкой к этой знаменательной дате. Двадцать четыре всесоюзных рекорда было установлено тогда, и три из них принадлежали Ирине Федоровне.

Я с большой охотой принимал предложения судить соревнования. Не раз в роли главного судьи выступал Валерий Павлович Чкалов, а в послевоенное время известные советские военачальники, маршалы бронетанковых войск Богданов, Ротмистров, Федоренко. Объясняется это не только личными симпатиями к автомотоспорту, но и пониманием его



Ирина Федоровна ВЛАДИМИРОВА

Первая чемпионка СССР среди женщин, установила много мотоциклетных рекордов, в том числе превышавших мужские; судья всесоюзной категории.



Анатолий Васильевич ЛЯПИДЕВСКИЙ

Первый Герой Советского Союза, много сделавший для развития автомотоспорта и автомототуризма в стране. Был главным судьей первенств СССР по мотоспорту, автомобильных соревнований, возглавлял Центральный клуб автомототуристов. Генерал-майор в отставке.



Виктор Владиславович МАРЖЕЦКИЙ

В 30-х годах один из организаторов автомобильного спорта в Ленинграде. Много лет находился на руководящей работе в организациях, ведающих нашим автомотоспортом. Член президиума ФАС СССР, почетный член международной спортивной комиссии ФИА.

Прочитав текст под портретами участников нашей встречи, вы непременно отметите, что слово «первый» встречается здесь очень часто. Первый победитель, первый рекордсмен, первый чемпион...

И вот они, ветераны, немного торжественные и взволнованные, в редакции журнала «За рулем». Второе заседание за «круглым столом» посвящено истории, становлению советского автомотоспорта. Сейчас он неразрывно связан с жизнью нашего оборонного Общества, с успехами нашей индустрии. Тысячи спортивно-технических клубов ДОСААФ, ДСО и ведомств, сотни тысяч участников автомобильных и мотоциклетных соревнований, прекрасные стадионы, треки, трассы, картодромы. Это привычно, это гарантировано нашей Конституцией. Но с чего начинался советский автомотоспорт, какой путь он проделал за годы Советской власти, какие традиции принес в наши дни? Послушаем тех, кто был свидетелем и участником событий тех лет.



Николай Петрович СЕВАСТЬЯНОВ

Победитель первых международных соревнований по мотоспорту в СССР, участник первых стартов советских мотоциклистов в чемпионатах мира по кольцевым гонкам, в мотоолимпиаде и других крупных соревнованиях. 20-кратный чемпион страны, заслуженный мастер спорта.



Александр Павлович ТЕРЕХИН

Был среди тех, кто двадцать лет назад стартовал в первых всесоюзных ралли, участник ралли-марафонов «Лондон — Сидней» и «Лондон — Мехико», чемпион страны по шоссейно-кольцевым гонкам, заслуженный мастер спорта. Работает водителем-испытателем на АЗЛК.



Борис Исаакович ШЕЙГАМ

Участник Первой Всесоюзной Спартакиады 1928 года. Главный судья всесоюзных и мировых чемпионатов по мотоспорту, судья всесоюзной категории. Работник главного управления здравоохранения Мосгорисполкома.

важного оборонно-прикладного значения.

Нам, ветеранам, отрадно, что советская промышленность выпускает теперь много мотоциклов и автомобилей, что возможности для занятий автомотоспортом неизмеримо выросли и он стал подлинно народным.

О полезности спорта напоминает нам проект новой Конституции СССР, который сейчас с большим воодушевлением обсуждает советский народ. В статье о праве советских граждан на отдых в числе мер, обеспечивающих это право, названо и развитие массового спорта, физической культуры и туризма.

В. В. МАРЖЕЦКИЙ. У меня в руках календарь союзных и международных соревнований по военно-техническим видам спорта на текущий год — год 60-летия Октября. Заглянем в раздел «Автомобильный спорт». В нем 15 союзных соревнований, 16 российских и 22 международных, в которых участвуют наши спортсмены. Кроме того, свыше 50 традиционных встреч с открытым стартом. Впечатляющие цифры! А если к ним еще прибавить соревнования, которые проводят ведомства, добровольные спортивные общества, соревнования в республиках, областях, районах, то можно себе представить нынешние масштабы автоспорта.

Мне вспоминаются 20—30-е годы, когда скоростные автомобильные соревнования только-только приобретали регулярный характер. Излюбленная тогда дистанция — километровка. Ни о каких мало-мальски массовых стартах не могло быть, конечно, и речи. Одиночки-энтузиасты выступали на старых автомобилях зарубежных марок, зато болельщиков было достаточно. Но особенно много их собралось в 1933 году — тысячи. Это было связано с радостным, особенно для нас, ленинградцев (я жил тогда в Ленинграде), событием — постройкой нескольких автомобилей Л—1 на «Красном путиловце». На этих автомобилях мы и провели в 1933 году под Ленинградом километровку. Какой же это был праздник! Спортсмены стартовали на отечественных, советских машинах! Я был в составе судейской бригады и хорошо помню ту радостную атмосферу.

Желающих заниматься автоспортом было много, а возможностей мало. На предприятиях, автобазах, ремонтных заводах энтузиасты своим трудом и смекалкой строили спортивные машины. Одним из них был Гриша Цветков, который работал на почтамте. Он сделал автомобиль на базе ГАЗ—А и выступал на нем. И не только он, Герель, Жаров, Рымко — это были известные в автоспорте люди. И все же год за годом количество соревнований росло, становились они разнообразнее, ширилось число участников.

А. Н. ПОНИЗОВКИН. В начале 30-х годов я работал водителем-испытателем и увлекался автомобильным спортом. Это были соревнования на экономию горючего. В научно-исследовательском институте городского транспорта, куда я потом перешел, работал инженер Пельтцер. Конструкторская жилка в нем билась с юношеских лет. В 1938 году он спроектировал газогенераторный легковой автомобиль на базе ГАЗ—М1 и пригласил меня принять участие в его испытаниях. Они состоялись в конце сентября на 100-километровом участке Варшавского шоссе, между Подольском и Медынью. 3000 километров мы прошли за 47 часов 55 минут, а 5000 — за 82 часа 1 минуту. По тем временам рекордный результат.

30-е годы вообще были урожайными на рекорды. Все, кто интересовался спортом, знал об успехах Удольского и Макарова, показавших на ГАЗ—А рекордные скорости на 1000-километровой дистанции, ленинградца Клещева, установившего рекорды на ГАЗ—М1 на километровке с хода и с места.

После войны Пельтцер сконструировал специальный гоночный автомобиль с двигателем 350 см³ и назвал его «Звезда». Затем появились «Звезда—2», «Звезда—3». На них было установлено несколько рекордов, в том числе мною на «Звезде—2». В августе 1947 года на один километр с хода (147 километров 600 метров в час) и в октябре на такую

же дистанцию (159 километров 645 метров в час). Оба они превысили мировое достижение для этого класса.

40—60-е — начало 70-х годов ознаменовались большим количеством всесоюзных и мировых рекордов. Эти успехи связаны прежде всего с именами харьковчан Г. Никитина, отца и сына Лорентов, москвичей Чирова и Тихомирова.

Соревнования на установление рекордов родились в годы, когда наша автомобильная промышленность только еще начала развиваться. И мне лично очень жаль, что сейчас, в период ее расцвета мы не видим заездов на скорость.

И. Я. ОЗОЛИНА. Не случайно мы так много говорим здесь о второй половине 30-х годов. Это был переломный момент в советском автомотоспорте. Посудите сами. В 1939 году на первенстве ВЦСПС по мотоспорту стартовало свыше 300 участников. Мы, молодые, буквально бредили тогда техникой. Изучение автомобиля и мотоцикла было обязательным для людей многих профессий. Я училась в институте кинематографии, собиралась стать оператором, и считалось, что оператор должен уметь ездить на мотоцикле! Постепенно увлеклась этим и вскоре уже не мыслила себя без мотоспорта. Занималась я в обществе «Искусство». Крохотная секция ютилась в подвале, где рядом хранился уголь. Нас было 20 человек. Большого труда стоило вытащить мотоцикл на улицу по узкой лестнице. Форму, запчасти, бензин покупали на собственные деньги. Но секция жила!

Для многих моих сверстников-мужчин мотоцикл стал в годы Великой Отечественной войны боевой машиной. Да и женщины на фронте и в тылу были мотосвязистами, выполняли важные задания. Автомотоспорт помог тысячам молодых людей быстро освоить сложные технические специальности на военных предприятиях. Я, например, всю войну работала на моторемонтном заводе.

П. П. БАРАНОВ. Моим первым шагом в мотоспорт было участие в соревнованиях 1931 года в качестве колясочника. Кто помнит дороги тех лет, избитые гужевым транспортом, может представить себе, сколь малоприятным было дебютировать в этой роли. Но самым памятным для меня соревнованием стал мотокросс на подмосковной станции Планерная. Было воскресенье 22 июня 1941 года — полтораста участников, тяжелейшая трасса. Не все финишировали в тот день. Уже в середине гонки по дистанции разнеслась весть — началась война. Многие спортсмены прямо с кросса направились в город на призывные пункты.

Но и в военные годы спортивная жизнь не замирала. Я был направлен в ташкентское пограничное училище. Мотоциклов здесь было достаточно, и в 1943 году окружной Дом офицеров организовал на местном ипподроме соревнования. Земля была перепахана — только вырыли картошку. Так что получилось что-то вроде кросса на ипподроме. Но важно было другое: мотоспорт жил, он был нужен и в трудное для страны время. В 1944 году мотоциклетные соревнования возобновились в Москве. Даже первенство СССР было разыграно по мотокроссу.

Н. П. СЕВАСТЬЯНОВ. Здесь шла речь о наших союзных соревнованиях, а мне хотелось бы вспомнить о дебюте советских мотогонщиков на международной арене. У нас самые первые международные соревнования состоялись в 1954 году под Москвой, в районе Планерной. Это был мотокросс с участием спортсменов из социалистических стран. Вокруг 25-километровой трассы собрались десятки тысяч людей. Дистанция — четыре круга. Мы выступили очень удачно. Мне посчастливилось занять первое место в классе 350 см^3. Не скажу, чтобы победа далась легко. В 150 метрах от финиша, в болотистом месте, заглох двигатель и не подает признаков жизни. Что было делать — потащил машину на себе. Правда, отрыв был порядочный, и я успел закончить гонку первым. Победили мы и в командном зачете.

Успешно выступили наши гонщики и в следующий раз в Румынии. Мне там победа досталась в двух классах. Но как ни приятны были эти первые успехи, мы понимали, что до вершин в мировом мотоспорте надо пройти еще долгий путь. Пришлось многое менять, пересматривать. В частности, вводить специализацию. Я выбрал кольцевые гонки.

В 1960 году в Таллине состоялись первые в СССР международные соревнования на кольце. Приехали опытные спортсмены из ГДР, Чехословакии, Финляндии, участники чемпионатов мира на лучших мотоциклах. Мы же были новичками. Но готовились с большим чувством ответственности, да и техника, мотоциклы у нас были, как говорят теперь, на уровне мировых стандартов — специальные гоночные машины серпуховского ЦКБ мотоциклостроения. Город опустел — все были на знаменитой трассе «Пирита»... До конца дней не забуду той победы: в классе 350 см^3 мне удалось обойти одного из сильнейших в мире чехословацкого гонщика Счастного. Здесь можно было бы вспомнить и о наших первых шагах на мотоолимпиадах — шестидневках ФИМ, где советские спортсмены завоевали немало золотых медалей.

Большой вклад в те первые успехи внесли армейские мотогонщики, которые и сейчас с честью защищают спортивный флаг нашей страны на международной арене.

В. В. МАРЖЕЦКИЙ. Я хотел бы еще раз взять слово. События, о которых рассказывает Николай Петрович, относятся к тому времени, когда руководство автомотоспортом в стране перешло к ЦК ДОСААФ. Именно в те годы ЦАМК был принят в международные федерации мотоциклетного и автомобильного спорта, стали расширяться международные связи, в календаре появились новые соревнования, которые сегодня составляют основу всей спортивной работы. Если говорить о мотоспорте — это мотокросс в нынешнем виде (на короткой трассе), гаревые и ледовые гонки с международной системой зачета, многодневки.

А. П. ТЕРЕХИН. Ну а если говорить об автомобильных соревнованиях, то это в первую очередь ралли. Двадцать лет назад лишь единицы знали, что это такое. А сегодня, когда видят любой автомобиль со спортивным номером, авторитетно заявляют: «ралли» — настолько популярно это слово.

Вспоминаю 1957 год. Первые всесоюзные соревнования на регулярность движения (так тогда их называли), организованные Центральным автомотоклубом ДОСААФ. Проходили они по трассе Москва — Рига — Москва протяженностью около 3000 километров. По нынешним понятиям это была туристская прогулка. И только одни «доп» — фигурное вождение. Вот оно-то, точнее одно из упражнений — «пенек», и позволило определить победителя — экипаж Панютина. Я занял третье место.

На следующий год первенство страны было куда более сложным. Помнится, на одном скоростном участке победитель ралли 1957 года упал с автомобилем в реку — без последствий, к счастью. Уже в те годы наши раллисты выезжали в Финляндию и Польшу, выступали в ралли «Монте-Карло», в Швеции, без особого успеха, правда, но набирались международного опыта.

Самым серьезным экзаменом для нас стали марафоны «Лондон — Сидней», а затем «Лондон — Мехико». Их не случайно окрестили «ралли века». Нас тогда никто всерьез не принимал, и все сходились на том, что советские раллисты не попадут на пароход в Бомбей, который должен был переправить лучшие экипажи в Австралию. Но наши «москвичи—412» и наши спортсмены с честью выдержали тяжелое испытание. Они добились большого успеха и в следующем, еще более сложном во всех отношениях марафоне «Лондон — Мехико» протяженностью 26 тысяч километров. Из 100 стартовавших автомобилей на финише было 20, в том числе три «Москвича».

Теперь автомобильный спорт получил широкое признание: ралли, кольцо, ипподромные гонки, кросс, картинг, багги, скоростное маневрирование, — наверно, я даже не все назвал. Думаю, каждый автомобилист (а их уже миллионы)— болельщик, и почти каждый хотя бы в душе спортсмен.

В. М. АРБЕКОВ. Здесь старшие товарищи говорили о временах, когда мотоспортсмен был и кроссменом, и кольцевиком, и многодневщиком. Я не застал этого. В подольском автомотоклубе ДОСААФ, куда пришел еще мальчишкой, я обучался только кроссу, который, в общем-то, является фундаментом мотоспортивной подготовки. И потому, что наши тренеры это хорошо понимали, советская мотоциклетная школа сделала большие успехи.

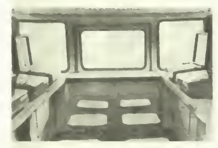
Мне довелось первым из советских мотоспортсменов выиграть титул чемпиона мира. Как и большинство участников, я выступал на чехословацком ЧЗ — лучшей кроссовой машине того времени. Победа была трудной — над чемпионами прежних лет шведом Торстеном Халльманом, бельгийцем Жоэлем Робером, над очень сильными соперниками из Чехословакии, Англии, Швеции. Теперь мотокросс, конечно, далеко шагнул вперед: чуть ли не вдвое стали мощнее мотоциклы, от гонщиков требуется более высокая физическая подготовка, скоростная выносливость. И я рад, что новое поколение советских мотоспортсменов, приняв от нас эстафету, достойно представляет спортивную честь Родины на международной арене. В первую очередь я имею в виду Геннадия Моисеева — чемпиона мира 1974 года. Он и сейчас вместе с Владимиром Кавиновым лидирует с большим преимуществом. Ну а что касается ледового спидвея, то тут советские спортсмены, как говорят, законодатели моды. Самородов, Кадыров, Тарабанько — эти имена чемпионов мира знает каждый. Мы, ветераны, радуемся этим успехам.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

РЭП ПРИЕДЕТ К ВАМ

Желто-синяя окраска этой машины сразу же подчеркивает ее принадлежность, а надпись на борту не оставляет сомнений — это регистрационно-экзаменационный пункт ГАИ. Передвижной, как видите. Пока еще опытный экземпляр. Он разработан ВНИИ безопасности движения МВД СССР, а собран на кировском электромашиностроительном заводе имени Лепсе. Число владельцев автомобилей и мотоциклов на селе растет год от года, и чтобы зарегистрировать транспортное средство, а тем более получить водительские права, они вынуждены отправляться нередко даже в областной центр, за десятки, а то и сотни километров.





Передвижной регистрационно-экзаменационный пункт ГАИ снаружи и внутри.

Фото Д. Абезьянина

Улучшить обслуживание этой части населения, избавить от лишней траты времени и сил и позволит такой РЭП на колесах. В его салоне небольшой экзаменационный класс с пятью автоматами «Вятка», в его сейфах — все необходимые к выдаче документы и номерные знаки, а на стендах — вся интересующая клиентуру информация. По расчетам специалистов, такой РЭП может обслуживать по графику пять—семь районов, ежедневно принимая экзамены у 50 человек.

НА ЛИЧНЫХ МОТОЦИКЛАХ

Мне повезло. Приехал в отпуск в г. Рожище Волынской области и тут узнал о первенстве Украины по мотомногоборью на личных мотоциклах. Соревнования очень понравились, вот и решил написать вам.

Двадцать команд из разных областей Украины вышли на старт. В классе 350 см³ на первых же минутах лидерство захватил Александр Кренделев. Он отлично стрелял из малокалиберной винтовки, метко бросал гранаты. Спортсмен пошел на третий круг и тут неожиданно упал. Быстро поднявшись, Александр пустил двигатель и вновь помчался по трассе. Финишировал он под аплодисменты зрителей. Его время оказалось лучшим. На мотоциклах 175 см³ уверенную победу одержал Юрий Юрченкевич.

В командном зачете первенствовали спортсмены Волынской области, на втором месте — Закарпатья, на третьем — Тернопольской области.

Д. ИЛЬЕНКО

Волынская область, г. Рожище

* * *

Очередное первенство Российской Федерации по мотомногоборью на личных мотоциклах состоялось в г. Шуе Ивановской области. Упорная борьба за победу сразу после старта развернулась между хозяевами трассы и спортсменами Краснодарского края. Почти до последнего круга казалось, что никто их не обойдет. Но когда до финиша оставалось совсем немного, прекратили гонку из-за неполадок в мотоциклах спортсмены, уже не раз выступавшие в подобных соревнованиях: участник команды Ивановской области В. Тихонов и краснодарец И. Шевченко. Переходящий кубок журнала «За рулем» завоевала команда Хабаровского края, дебютант соревнований. На втором месте — Ставропольский край, на третьем — Приморский.

В личном зачете в классе 175 см³ победил Н. Севастьянов (Ивановская область), за ним — его земляк А. Голованов и Г. Парамонов из Омской области. В классе 350 см³ первое место у В. Седова (Ивановская область), второе — у В. Яшина (Татарская АССР) и третье — у В. Петрова (Краснодарский край).

А. МАСЛОВ

Ивановская область, г. Шуя

АПЛОДИСМЕНТЫ «ВЕТЕРАНАМ»

Тысячи зрителей, собравшиеся на стадионе АЗЛК, приветствовали появление на дорожке 46 автомобилей и 9 мотоциклов. Так открылся второй московский парад «ветеранов». Бравый ГАЗ—АА, выставленный пожарной командой г. Балашихи, вся родословная «москвичей», начиная от КИМ—10, довоенные ЗИСы и ГАЗы шли во главе колонны. А за ними — редчайшие экземпляры, которые могли бы стать украшением автомобильного музея с мировой славой. Вот французский «Бебе-Пежо» 1913 года с мотором 856 см³, неподалеку — великолепно сохранившийся кремовый «Мерседес-Бенц-770» 1938 года. А рядом с ними темно-синий «Гочкисс-686» (Франция, 1937 год) — на такой машине в 1950 году была одержана победа в абсолютном зачете ралли «Монте-Карло». И еще: 350-кубовый мотоцикл «Ровер» (Англия) 1910 года, единственный уцелевший польский мотоцикл «Сокол» 1935 года, американский «Паккард» 1937 года — на лимузине этой модели ездил В. П. Чкалов; чехословацкий «Прага-Леди» 1937 года...

Аплодисменты сопровождали парад. Два часа шел этот автомобильный спектакль, организованный комиссией «Следопыты автомотостарины» (САМС) московского клуба автомототуристов и редакцией журнала «За рулем».



Победитель парада «ветеранов».

Первый приз парада, установленный автозаводом имени Ленинского комсомола, — пара хромированных конических шестерен на деревянной подставке — присужден пожарной машине ГАЗ—АА. Второго приза удостоен «Мерседес-Бенц-770».

ГРУЗ — ОЛИМПИЙСКИЙ

Мосстройтранс—первое управление в семье столичных автотранспортников, шагнувшее в 1980 год — год московской Олимпиады. На олимпийских объектах уже вовсю трудятся многие сотни его автомобилей. Однако вы вряд ли отличите их в потоке грузовиков на улицах Москвы. Это сейчас. А в скором времени картина изменится: «олимпийские» автомобили Мосстройтранса будут легко отличимы на столичных магистралях.



ЗИЛ—130, представленный автокомбинатом № 1.



МАЗ—503 1-й автобазы.



Так выглядит КрАЗ—256, принадлежащий автокомбинату № 26.

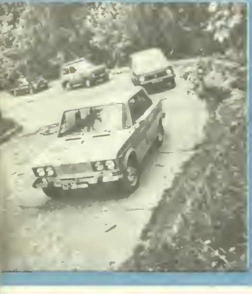
Фото В. Хватова

Управление провело конкурс на лучшее оформление машин, обслуживающих объекты Олимпиады. Все автохозяйства продемонстрировали свой вариант раскраски. Привычные ЗИЛы, МАЗы, КрАЗы, ГАЗы вдруг предстали в праздничных, веселых нарядах: яркие цвета кабин и кузовов, броские эмблемы с олимпийской символикой на дверцах и облицовке радиатора. Одно из интересных (и главных) условий конкурса — на автомобиле должно быть указано название объекта, где он работает. «Велотрек», «Олимпийская деревня», «Лужники» — эти надписи сообщают адреса «прописки».

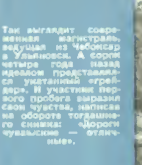
Когда грузовики-конкурсанты выстроились в ряд, зрелище получилось впечатляющее. Первое место досталось автокомбинату № 1 за раскраску автомобиля ЗИЛ—130, привлекшую внимание жюри простотой и выразительностью. Вторая премия была отдана солидному КрАЗ—256, показанному 29-м автокомбинатом, а поощрительные — автобазе № 1 за интересный вариант окраски МАЗ—503 и автокомбинату № 26, представившему, в частности, КрАЗ—256 и ГАЗ—53.

Конкурс стал первым этапом в разработке олимпийского наряда автомобилей. Предстоит еще немало сделать, чтобы довести избранные варианты раскраски и эмблем, внедрить их на предприятиях.





Расползающиеся под колесами доски мостов ждали участников первого пробега сразу за Москвой, на переездах через Клязьму. Наша четверка катила по гладкому асфальту.



Так выглядит современная магистраль, ведущая из Чебоксар в Ульяновск. А сорок четыре года назад идеалом представлялся укатанный «грейдер». И участник первого пробега выразил свои чувства, написав на обороте тогдашнего снимка: «Дороги чувашские — отличные».

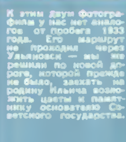






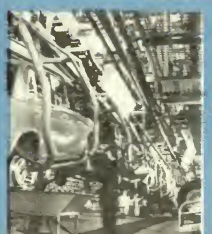


44 года назад во Владимире утром перед стартом. На улочке, зажатой между низкорослыми домиками и монастырской стеной, в баки «полуторок» и «трехтонок» заливали припасенный в жестяных бидонах бензин. А сегодня — современная колонка, «девяносто третий» «под пробку», всего какой-то десяток минут на заправку.



К этим двум фотографиям у нас нет аналогов от пробега 1933 года. Его маршрут не проходил через Ульяновск — мы же решили по новой дороге, которой прежде не было, заехать на родину Ильича возложить цветы к памятнику основателю Советского государства.





Там, где когда-то лежал в пыли захолустный городок Ставрополь-на-Волге, выросли Тольятти и ВАЗ. Здесь самый большой автомобильный конвейер страны — 2500 автомобилей в сутки.

«МОСКВА–КАРАКУМЫ–77»
ДОРОГАМИ ПЕРЕМЕН



6 июля 1933 года от Центрального парка культуры и отдыха имени Горького в Москве отправилась в трудный, полный риска и неизвестности путь экспедиция, вошедшая в историю отечественной автомобилизации под названием Каракумского пробега. Ее участники поставили перед собой задачу доказать всему миру, что автомобили, построенные только зарождавшейся промышленностью Страны Советов, способны работать в самых тяжелых условиях, выдержать любые нагрузки. 85 дней занял этот пробег длиной в девять с половиной тысяч километров. Его ход постоянно комментировал журнал «За рулем». На его страницах — фотографии, дневники, кадры кинохроники. Они вошли в историю развития советской промышленности, ее молодой отрасли — автостроения.

С тех пор минуло 44 года. И у центрального входа в парк культуры имени Горького снова выстроились автомобили с надписями на борту и на капоте «Москва — Кара-кумы — Москва» (они сделаны такими же, как и в 1933-м). Конечно, и люди и машины другие.

Теперь испытания проходят по-иному. Есть полигон НАМИ, различные специальные методики, а дорожные «экзамены» стали будничным делом.

В мае 1977-го на старте стояли четыре автомобиля последних моделей, выпуск которых уже начат. Среди участников пробега — не только заводские водители, но и профессиональные журналисты, кинооператор. И цели этого пробега иные, чем прежде. Новая автоэкспедиция, организованная редакцией «За рулем» при содействии ВАЗа в год 60-летия Октября, должна была, пройдя маршрутом исторического Каракумского пробега, рассказать о социальных, экономических изменениях, которые произошли здесь за минувшие четыре десятилетия. Ее участникам предстояло встретиться с десятками, сотнями людей, увидеть, как они трудятся в тех местах, где когда-то пролегали караванные тропы или царило бездорожье. И обо всем увиденном и услышанном, как и в тот раз, рассказать читателям журнала «За рулем».

Сборы, подготовка — все позади. Мы стоим у своих машин и с волнением вглядываемся в лица тех, кто сорок четыре года назад, на первых советских автомобилях прошел через Каракумы. Сегодня они провожают нас на старте. От их имени с напутственным словом выступает Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Роман Кармен.

«Мы» — это бригада «За рулем» — одиннадцать человек на четырех автомобилях с двумя легкими прицепами. Для участия в пробеге Волжский автозавод любезно предоставил редакции два новеньких джипа ВАЗ—2121 и две машины ВАЗ—2106. На них едут водители-испытатели: Виктор Ганичкин, Владимир Ипатов, Николай Макеев, руководитель заводской группы инженер-испытатель Вадим Котляров. Вместе с ними в путь отправились журналист-известинец Александр Блохин, кинооператор Александр Кулиджанов, постоянный автор нашего журнала рекордсмен по автоспорту Николай Разинчев, инженер Юрий Котелевский. И конечно, в составе экспедиции сотрудники редакции «За рулем» журналисты Александр Бродский (командор пробега), Борис Демченко (парторг) и Владимир Князев (фотокорреспондент).

Прощальные рукопожатия — и автомобили с включенными фарами выходят на столичные улицы. Еще 30 минут — и колонна пересекает кольцевую дорогу. Перед нами расстилается лента Горьковского шоссе.

Двадцать, тридцать километров... От командорской «Нивы» летит радиосигнал: «Всем «Волгам», всем «Волгам». Движение на этом участке оживленное. Будьте внимательны при обгонах!» «Волга» — это наш позывной. Командорская «Нива» — «Волга-1», замыкающая — «Волга-4». Радиосвязь позволяет нам, не останавливаясь, согласовывать свои действия.

Вскоре подходим к Владимиру. И в блокнотах появляется запись: «Путь, на который «пробег-33» затратил 9 часов, теперь требует втрое меньше времени».

Втрое меньше! Это значит, что на коротком участке (180 километров) сэкономлено 6 часов — почти полный рабочий день. Шесть часов, подаренные водителям благоустроенным шоссе, помноженные на грузоподъемность современных машин, — вот цена дороги Москва — Владимир.

Мы везем с собой книги о пробеге 1933 года, старые фото — «точки отсчета». Многие из нас ездили по этой дороге десятки раз. Привыкли к ней. И только теперь, сопоставляя, видим, как много здесь сделано, как разительно изменилась и дорога, и все что ее окружает.

Владимир минуем по объездному шоссе, на котором только два светофора и, значит, задержки сведены к минимуму. В начале и конце объезда — АЗС. Глядя на старый снимок, вспоминаем рассказы участников того первого пробега, как на рассвете заправляли колонну машин из бидонов и бочек. А сейчас — современная колонка: «раз» — и пожалуйста, полторы сотни литров «девяносто третьего» плещутся в баках; через какие-то 15—20 минут мы снова в пути.

Первая ночевка — в Горьком. В том самом городе, который дал для того пробега 15 автомобилей марки «ГАЗ». С горьковских автомобильных конвейеров сходят грузовики и легковые машины; шасси, узлы и агрегаты для других автомобильных заводов: в Ереване и Риге, Павлове и Кургане, Фрунзе и Саранске.

С каждым годом коллектив наращивает выпуск машин, постоянно модернизирует производство. Совсем недавно, в июне на заводе начала действовать новая, четвертая по счету линия сборки грузовиков. Это современный конвейер так называемого стоечного типа протяженностью 1000 метров.

Одновременно с сооружением нового конвейера шла, без остановки производства, реконструкция цехов, построенных еще в годы первой пятилетки, замена оборудования. Цель реконструкции — не только увеличить количество выпускаемой продукции. Она окажет решающее влияние на качество сборки. Так горьковчане в юбилейном году выполняют основную задачу десятой пятилетки, коротко сформулированную в словах «Эффективность и качество».

От Горького дорога, как стрела, идет на восток. Прицепы (у нас два «Скифа») буксируют пока «ноль шестые» «жигули»: не хотим раньше времени нагружать «нивы», не прошедшие еще полной обкатки.

Чувашия — край хороших дорог. Так повелось издавна, со времен первого пробега. Но определение «хорошие» относительно. То, что устраивало автомобилистов вчера, сегодня... Нынешние чувашские дороги без всякой скидки заслуживают высокой оценки. Знаки стоят там, где должны стоять. Покрытие шероховатое: колеса надежно цепляются за него и в жару и в дождь. Полотно ровное, без выбоин, с отличными обочинами.

В одном месте низко над нами протарахтел самолетик. Летчик, видимо, заметил караван: развернулся, покачал крыльями и унесся дальше рассеивать удобрения над бескрайным, кажется, полем. Несколько десятков километров — и там, вдали за овсами показалось селение. Рядом со старыми, самыми обычными деревенскими избами огромный строительный кран аккуратно выкладывал из панелей жилой дом. Четыре готовых стояли рядом. А между ними виднелись торговый центр, столовая и еще несколько зданий из бетона и стекла.

Приметы времени... Они постоянно представали перед глазами то в виде нового огромного моста через реку Суру (участники прежнего пробега переправлялись на пароме), то в виде путепровода над железной дорогой, которой прежде здесь и не было, то в виде новеньких УАЗов или колонны ижевских фургончиков, идущих своим ходом к месту будущей службы.

Иными стали даже названия городов. Нет прежних Самары, Мелекесса, Ставрополя, Симбирска. Выросли новые, социалистические города: Куйбышев, Димитровград, Тольятти, Ульяновск.

Вот и Ульяновск — родина Ильича. Но ведь?.. Да, маршрут пробега 1933 года не пролегал через Ульяновск. Тогда этой дороги просто не существовало. Колонна дошла до Зеленодольска, пере-





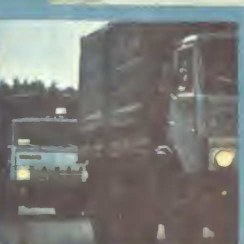
Прежде из Самары в Мелекесс вела грунтовая дорога. Кругом — поля, деревеньки, а из промышленных предприятий — мельницы, кожевенные заводы, винокурни. Сегодняшний Мелекесс (его новое имя Димитровград) — это современный город с благоустроенными домами, тысячами индивидуальных автомобилей, крупным автоагрегатным заводом.



Участники того пробега и не помышляли о таких эстакадах, как на развязке дороги Оренбург — Ташкент. На старых дорогах чувствовали себя «в своей тарелке», пожалуй, лишь эти экспериментальные трехоски ГАЗ—ААА.







Стоянка пробега в Самаре 44 года назад. Самые первые ЗИС—5 (еще из опытной партии) тогда казались чудом техники. А сегодня мы едва останавливаем взгляд на быстроходных КамАЗах.



Переправа через реку Илек сегодня и в 1933 году.



правилась на пароме через Волгу (ниже не было мостов) и пошла на Самару. А мы решили изменить маршрут, именно чтобы проехать по дороге, которой раньше не было.

Утром — встреча в областном комитете партии с заместителем заведующего отделом транспорта Юрием Валентиновичем Барабановым. От него мы узнали, что по итогам девятой пятилетки областному автотранспортному управлению присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС, а только за последние семь лет в Ульяновске построены и введены в строй приборостроительный завод и кондитерская фабрика. А автомобильный завод? Он, не останавливая производства, освоил за это время новую модель (УАЗ—469), расширился и увеличил свои производственные мощности. Ульяновский моторный сейчас не только полностью обеспечивает нужды УАЗа, но и снабжает двигателями ереванский и рижский заводы.

Юрий Валентинович с гордостью называет и димитровградский автоагрегатный завод имени 50-летия СССР. Он выпускает около 200 наименований узлов и деталей для «жигулей».

Еще одна встреча, как на заказ, произошла уже на улице, перед зданием обкома партии. Заинтересовавшись автомобилями, к нам подошел высокий худощавый человек. Разговорились. И он представился: Полиов Георгий Федорович, секретарь димитровградского горкома партии. Он дополнил рассказ Юрия Валентиновича, пояснив, что автоагрегатный завод построен по проектам ВАЗа, что там введен в строй огромный современный корпус порошковой металлургии, что сейчас на заводе готовятся к сдаче линий, которые должны давать детали для КамАЗов.

Прежде чем расстаться с Ульяновском, мы возложили венки к памятнику Владимиру Ильичу Ленину. «Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...» Эти слова из статьи В. И. Ленина «Одна из «модных» отраслей промышленности», написанной 64 года назад, мы невольно вспомнили, направляясь из Ульяновска в Тольятти.

Новый город автомобилестроителей не с чем даже сравнить. Если бы участникам того, сорокалетней давности пробега вдруг представился он посреди ровной степи, они приняли бы его за мираж, за прекрасную сказку. Сейчас эту сказку труд советских людей сделал реальностью.

Город и его автозавод знает сегодня вся страна. Три с половиной миллиона «жигулей» выпустил ВАЗ за семь лет. И когда мы говорим, что в год 60-летия Октябрьской революции с конвейеров советских автомобильных заводов сошла 25-миллионная машина, то знаем, что 10 миллионов из них сделаны в годы девятой и десятой пятилеток. Именно в эти годы начал действовать гигант в Тольятти, и мы с уважением провожаем взглядом составы с новенькими ВАЗ—2106, вот такими же, как две машины, которые идут в нашей колонне.

Город автомобилестроителей. Как говорят, сам бог велел быть там моторному спорту. О нем мы и повели разговор с председателем городского комитета ДОСААФ Николаем Дмитриевичем Есиным. Конечно, все тольяттинцы с вниманием следят за выступлениями своих земляков на «жигулях». Автомобильный спорт, развитию которого ВАЗ уделяет много внимания, в городе горячо любят все. Но не меньшей популярностью тут пользуется и спорт мотоциклетный, в частности спидвей. В Тольятти — современный мототрек, где в конце июня проходил континентальный финал чемпионата мира по спидвею. Кстати, трек этот построен на средства, вырученные от лотереи ДОСААФ. Для нас этот факт явился наглядным проявлением большой заботы о развитии военно-прикладных видов спорта со стороны патриотического Общества.

Здесь, в спортивно-техническом клубе ДОСААФ создана сильная команда гаревиков. В ней нет привозных звезд — ведущих гонщиков воспитали сами. И сегодня активисты городского СТК с гордостью называют мастеров спорта Николая Дубровина, бронзового призера первенства страны по спидвею 1973 года, и Анатолия Бондаренко, который в нынешнем стал чемпионом СССР по мотогонкам на льду в классе 500 см^3.

— Конечно, — говорит в заключение нашей беседы Николай Дмитриевич, — этот клуб не единственный в городе. В Тольятти работают четыре спортивно-технических клуба ДОСААФ, где занимаются стрелки, водномоторники, радиолюбители.

Мы покидали Тольятти рано утром в воскресенье. Тихо, без сигналов простились с ним и взяли курс на Куйбышев.

— «Волга-1», «Волга-1», говорит «Волга-2», — раздался в динамике голос Саши Кулиджанова. — Если увидите колонну КамАЗов, остановитесь, пожалуйста. Надо подснять...

Все невольно заулыбались. КамАЗы, фотографии которых многие из нас два-три года назад рассматривали с жадностью, уже стали такими привычными, мы мало обращали на них внимания. Но Саша хотел снять непременно колонну, а она все не попадалась. И вдруг...

— Всем «Волгам». Вижу КамАЗы. Останавливаемся, — раздался ровный голос командора.

КамАЗы выстроились у дороги, статные, новенькие. Водители — Николай Чунаев, Виктор Пурз, Владислав Нестеренко и Петр Савостиков — получили машины на заводе и теперь гнали их в Красногорск, в свою автоколонну № 1510. Мы поговорили, обменялись впечатлениями о машинах. А потом дорога развела нас в разные стороны.

...Оренбург открылся неожиданно. За железнодорожным переездом проселок вильнул и выскочил на прекрасное широченное шоссе. Мы вдруг окунулись в поток трубовозов, самосвалов, тягачей. Из-за горизонта потянулись ввысь трубы газохимического завода. Щиты у дороги деловито сообщали, когда и какая очередь газового комплекса сдана в эксплуатацию.

Оренбургский газохимический комплекс стоит в ряду крупнейших промышленных объектов десятой пятилетки. Две его очереди дадут народному хозяйству в нынешнем году 32 миллиарда кубометров газа. Последний миллиард — сверхплановый. Так обещали в своих обязательствах промысловики и газопереработчики. А впереди еще более грандиозные задачи. Чтобы питать газопровод Оренбург — Западная граница СССР, сооружается третья очередь комплекса. Сотни машин, тысячи рабочих трудятся на сооружении промысловых установок, расширении газоперерабатывающего завода. В будущем году (как это определено Генеральным соглашением стран — членов СЭВ, участвующих в строительстве) оренбургский газ должен пересечь государственную границу СССР.

В газовой промышленности нашей страны еще не было такого богатства, как оренбургское месторождение. Этот газ к тому же целая кладовая ценных сопутствующих химических веществ. Уже сейчас в процессе очистки газа получают только серы по две тысячи тонн ежесуточно! Органические соединения — ценнейший продукт, используемый при производстве моторных масел и синтетического каучука, повышающий эластичность и срок службы автомобильных шин.

...Асфальт быстро привел колонну в Актюбинск. И едва мы остановились на одной из улиц, «нивы», как повсюду, тотчас стали центром внимания. Из толпы к нам протиснулся немолодой человек. Прочитав надписи на бортах автомобилей, он взволнованно заговорил:

— В тридцать третьем мне посчастливилось встречать здесь же в Актюбинске участников Каракумского пробега. Тогда я работал в железнодорожных мастерских, играл в самодеятельном духовом оркестре. Вот мы и развлекали гостей чуть не до полуночи.

Наш новый знакомый, Иван Александрович Гончаров, почти всю жизнь провел в Актюбинске. Строил ферросплавный, а потом химический завод, был на партийной и советской работе. Отсюда в сорок первом ушел защищать Москву и сюда вернулся после разгрома японских милитаристов. Сейчас на пенсии, но с поистине юношеским задором рассказывает о том, как растет, хорошеет родной город.

По дороге из Актюбинска нам встретилась стайка мотоциклистов. Очевидно, туристы. Яркие шлемы, притороченные к машинам сумки, заливистый выхлоп ИЖей и «ковровцев». А лет сорок назад мотоцикла тут не встретили бы. Да и вообще отечественных машин было ничтожно мало — заводы «Красный Октябрь» и ижевский только начинали их строить. А сегодня по производству мотоциклов СССР идет на втором месте в мире. И снова прерывая наши мысли, из-за перелома дороги показались два «Урала» с колясками.

...В названии Соль-Илецк недаром присутствует слово «соль». На самой окраине города есть небольшое озеро с белесо-зеленоватой водой. Любители необычных ощущений не упускают случая искупаться в нем. Нашлись такие и в нашей экспедиции. С берега мы наблюдали, как в перенасыщенной солью воде купальщики спокойно лежали, даже сидели. Правда, стоило им выйти на берег, как через минуту они оказались будто обсыпанными с ног до головы зубным порошком...

«Дальше Соль-Илецка не дойдете», — так напутствовали в 1933 году «каракумцев» местные жители. Мы понимали, что эта дневниковая запись 44-летней давности устарела. И все же она нас настораживала...

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Фото 1933 года сделаны корреспондентом журнала «СССР на стройке» В. КИНЕЛОВСКИМ

Продолжение — в следующем номере

Умелому занос не страшен

О заносе, об умении правильно действовать при его возникновении наш журнал писал не раз. В первом осеннем номере нынешнего года мы еще раз возвращаемся к этой теме, представляющей особую актуальность для молодых водителей — курсантов автошкол ДОСААФ, начинающих автолюбителей.

Что же такое занос? Это движение автомобиля, сопровождающееся боковым скольжением его задней или передней оси.

Такое скольжение возникает в случае, когда теряется сцепление колес с дорогой, что может произойти по многим причинам. Но прежде, чем говорить о них, нужно обратиться к физическим понятиям.

Из теории известно, что поперечная сила, которую можно приложить к колесу, не вызывая его бокового скольжения, тем больше, чем больше сила сцепления и чем меньшая ее часть используется в продольном направлении на тягу или торможение. Именно поэтому на скользкой дороге, когда сцепление мало, более вероятно появление бокового скольжения колес. Если же при этом колесо нагрузить тяговой (прибавить «газ») или тормозной (нажать педаль тормоза) силой, то такое скольжение неминуемо, поскольку слабое сцепление колеса с дорогой полностью используется этими силами. Для возникновения заноса в таком случае достаточно даже ничтожно малой поперечной силы. А она присутствует постоянно: ее вызывают малейшие неровности на дороге и наклон профиля полотна; неодинаковое сцепление левых и правых колес, неодинаковые тормозные усилия, разница в износе шин и даже боковой порыв ветра. Проявляется же эта поперечная сила чаще всего тогда (вот мы и вернулись к причинам), когда скользко.

Скользко может быть в гололед и снегопад, в туман и листопад, на грязном проселке и свежем асфальте; в жару, когда асфальт плавится, и в дождь, когда первые капли воды смачивают его и образуют на поверхности пленку из пыли, масла и воды. Чаще всего занос возникает потому, что водитель допускает ошибки. На скользкой дороге к этому приводят и такие неточности в управлении, которые в обычных условиях можно и не заметить. Это и излишнее ускорение, и интенсивное торможение, и резкие действия рулем... Однако те самые руль, тормоз, акселератор, которые при неумелом владении ведут к заносу, могут стать эффективным оружием защиты от него.

Обратимся к схеме-«кинограмме», на которой показаны характерные положения автомобиля на разных стадиях заноса. Двигавшийся прямо (I) автомобиль занесло вправо (II). Момент примечателен: корпус машины уже изменил положение на дороге — а водитель еще ничего не успел предпринять, как говорится, не опомнился. Положение II вынесено отдельно (см. рисунок) крупным планом. На нем видно, что передняя ось продолжает двигаться в том же направлении, куда катятся ее колеса (это не противоречит сказанному ранее: свободно катящееся колесо, не нагруженное тяговой или тормозной силой, устойчивее против заноса). А вот задние колеса не пошли по следу передних, сдвинулись при скольжении. Поэтому автомобиль, продвигаясь вперед, получает еще и вращательное движение. Точка, вокруг которой в данный момент совершается вращение, называется мгновенным центром поворота — МЦП (мгновенным — потому что он все время перемещается). Построения предельно просты. Центр задней оси движется вперед и вправо, это общее направление показано стрелкой. Движение передней оси (оно не изменилось) также обозначено стрелкой. Точка, вокруг которой в данный момент перемещается весь автомобиль, лежит на пересечении перпендикуляров к этим направлениям движения. Это и есть $МЦП_1$. В центре тяжести автомобиля действует центробежная сила P_1 — непременный спутник вращения. **Она направлена от $МЦП_1$ и, складываясь с поперечными силами, вызвавшими занос, усиливает их!**

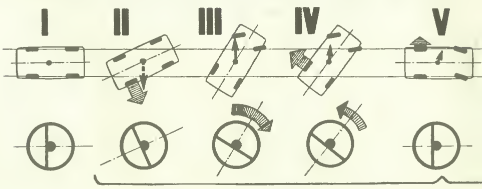
Казалось бы, рецепт напрашивается сам собой: если занос вызван резким ускорением — нужно убавить подачу топлива; если торможением — отпустить тормоз. Но этим мы только уменьшим влияние поперечной силы, вызвавшей занос, а в нашем положении дело зашло далеко, она уже не столь и важна. Автомобиль начал вращаться! Он движется. Его запаса энергии хватит с избытком на то, чтобы по инерции развить занос, развернуть автомобиль и раз и другой. Как же быть? Нужно срочно вводить в действие главное наше оружие — руль.

Если повернуть колеса вправо (обратимся опять к рисунку), то есть выполнить известную всем рекомендацию «крутить руль в сторону заноса», то мгновенный центр поворота переместится по другую сторону автомобиля (принцип построения нам уже ясен) и займет положение $МЦП_2$. Соответственно и центробежная сила изменит направление. Обозначим ее P_2. Теперь она не форсирует занос, а противодействует ему, гасит его (на развернутой схеме-«кинограмме» это соответствует положению III). И действительно, от поворота руля занос вправо вскоре прекратится. Однако, продолжая действовать, центробежная сила начнет двигать, все быстрее и быстрее, заднюю часть машины влево — как бы выравнивать ее. Но радоваться рано. Этот второй, искусственный занос зачастую более сильный, чем первый. И, полезный вначале, тут же из друга превращается во врага. С ним опять-таки предстоит бороться! Получилось, что попадаем «из огня да в полымя»: прекратив правый занос, сами устроили левый. Теперь надо крутить руль влево!

Да, именно так и происходит все у малоопытного водителя. Вывернув руль в сторону заноса, он как бы замирает. Первая его мысль: «Ага, все верно! Занос прекращается — опасность миновала». Но в следующее мгновение он замечает, что машину уже несет в другую сторону. Спохватившись, резко перехватывает руль обратно... и снова ждет. Получается, что он не управляет автомобилем, а как бы бегает вслед за заносом, при этом все время опаздывает. С каждым разом угол поворота руля приходится делать все больше — растет величина отклонений в заносе. Быстро наступает момент, когда водитель просто не успевает «выкрутить» и настолько отстает, что уже где-то на третьем «размахе» машина вылетает с полосы движения. Значит, нужно второй, искусственный занос сдерживать, уменьшить центробежную силу. Положение IV как раз показывает автомобиль, уже находящийся в искусственном заносе. Видно, что корпус начал выравниваться. Это хорошо. Тут-то и нужно задержать боковое движение. Иначе машину начнет заносить в противоположную сторону. Ослабить центробежную силу можно, если постепенно поворачивать руль обратно — уменьшать крутизну поворота автомобиля.

Из рисунка можно понять, что, чем круче будут повернуты передние колеса, тем ближе к автомобилю окажется точка $МЦП_2$, тем круче будет его поворот вокруг этой точки. И наоборот, чем меньше будут они повернуты, тем дальше от автомобиля окажется точка $МЦП_2$. Поэтому только вначале, чтобы быстрее и сильнее началось гашение заноса, колеса надо ставить круче, но затем сразу же их выпрямлять. Это сделать не просто. «Очень трудно угадать, на сколько повернуть передние колеса и когда возвращать их в обратное положение», — говорит чехословацкий гонщик З. Трейбал.

Для успешного проведения такого маневра у каждого водителя есть в запасе навык. Вспомним, как мы выводим автомобиль из обычного поворота. Чем круче поворот и выше скорость — тем на больший угол и тем энергичнее мы возвращаем руль. При-



Первая стадия

чем делаем это, не дожидаясь окончания поворота! Похожее происходит и тут: повернув руль в сторону заноса, нельзя ждать, нужно тут же возвращать колеса в положение «прямо». Заставить себя начать возвращение руля сразу, когда машина еще находится в заносе, трудно. Ведь поворотом руля мы уже гасим занос, так зачем же крутить руль обратно?

Однако вернемся к схеме выхода из заноса. Мы видим, что в положении V (конец первой стадии) автомобиль выровнялся, — кажется, занос побежден. И это было бы действительно так, если бы скорость бокового скольжения была равна нулю, а колеса уже стояли прямо. В процессе же первой стадии практически достичь такого положения не удается даже водителям опытным, и по инерции заднюю часть машины все-таки переносит за продольную линию.

Поэтому обычно следует третий занос (VI, VII, VIII), гораздо меньший, с которым водитель легко справляется, если уверенно проведет вторую стадию.

В положении VIII обозначена рекомендация сделать короткое и резкое движение рулем туда и обратно, не отрывая рук. Так можно «закрепить» автомобиль в выровненном положении, когда скорость поперечного движения невелика. Этот способ фиксации можно применить и в положении V, если удалось к нему подойти с минимальным стремлением машины к продолжению заноса.

И последнее: действия водителя можно обобщить в простое для усвоения правило: как бы ни поворачивался автомобиль в разные стороны при заносе, следует стремиться к тому, чтобы передние колеса сохраняли первоначальное направление движения. Если присмотреться к нашей «кинограмме», то это легко заметить.

Мы разобрали теорию выхода из случайного заноса. Каждый курсант, преподаватель, водитель в состоянии убедиться: **занос можно понять теоретически, выход из него должен отрабатываться только тренировками.** Предстоит еще перебороть в себе боязнь заноса, которая рождается в его первой стадии, а затем заставлять себя возвращать руль в те напряженные секунды, когда машину еще «крутит».

Создавая мини-заносы и выравнивая машину, постоянно усложняя условия тренировок, можно добиться полной власти над самим собой — и над заносом. «Кто потратит труд и время на овладение... техникой реакции на занос, сможет использовать ее при всех видах скольжения», — говорит известный польский гонщик С. Засада.

VI VII VIII

Вторая стадия

Для тренировок подойдет любая площадка со скользким покрытием, на которой нет движения транспорта. Спровоцировать занос на скорости 20—25 км/час совсем просто, если резко затормозить. Можно усилить эффект, сильно «занрутить» машину и при меньшей скорости — достаточно перед самым торможением резко повернуть руль. А дальше — дальше все следует делать по той самой «науке», о которой мы вели речь. При этом отработку приемов лучше проводить в следующем порядке.

1. Научиться определять, улавливать момент, когда сцепление колес с дорогой уменьшается до такой степени, что они находятся на грани скольжения. Умение чувствовать эту грань позволит в дальнейшем вовремя снижать скорость, ослаблять торможение, то есть избегать заносов.

2. Выработать привычку мгновенно реагировать рулем на начинающийся занос, доведя действие «занос—руль» до автоматизма.

3. Научиться определять момент, когда поворот руля вызывает ответную реакцию — занос начинает затухать.

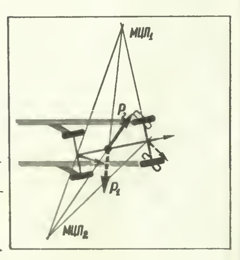
4. Приучить себя начинать поворот руля в обратную сторону, не дожидаясь окончания заноса, и закрепить этот рефлекс.

5. Научиться согласовывать скорость возвращения руля с характером затухания заноса и выравниванием автомобиля, чтобы как можно четче выходить в выровненное положение.

Перед тем как поставить точку, остается еще рассмотреть вопрос о том, как пользоваться при ликвидации заноса педалями.

Надо ли выключать сцепление? Вопрос не праздный, поскольку для улучшения боковой устойчивости колес полезно их разгрузить от сил торможения и тяги. Первое известно — стараемся сразу отпустить тормоз. А сцепление? Выключить его также полезно. Однако нажать на педаль при заносе непросто. Кроме того, это затруднит водителю самое важное — быструю работу рулем вперехват туда и обратно. И потому получается, что самое разумное, — не трогая педаль сцепления, только слегка прижать педаль «газа» — двигаться «исподволь», когда мотор и не тянет и не тормозит.

В. ТАБАКОВ,
майор-инженер в отставке



Положение управляемых колес и центробежная сила.

Положения автомобиля в процессе заноса и действия водителя рулем.



ГОДЫ, ФАКТЫ

1973 г., ФЕВРАЛЬ. Команда «Автоэкспорта» заняла первое место в клубном зачете на ралли «Швеция», дистанция которого составляла 1800 км. Наша команда на ВАЗ—2101 стала вторым призером в заводском зачете.

1973 г., 3 МАРТА. Свыше 25 тысяч зрителей, собравшихся на стадионе в Инцелле (ФРГ), приветствовали успех советских спортсменов Габдрахмана Кадырова, Бориса Самородова и Владимира Пазникова, занявших все места на пьедестале почета чемпионата мира по мотогонкам на льду. Это была шестая победа Кадырова в мировых первенствах.

1973 г., 8 АПРЕЛЯ. Издательство «Транспорт», одно из самых крупных в стране, отметило 50-летие. За полвека оно выпустило около 80 тысяч названий книг, брошюр, журналов, плакатов общим тиражом свыше 600 миллионов экземпляров. Среди этих изданий немалая часть — для автомобилистов.

1973 г., АПРЕЛЬ. В Москве проведены первые показательные соревнования на специальных кроссовых автомобилях багги.

1973 г., ИЮНЬ. В Москве открылась первая в СССР международная специализированная выставка «Автосервис-73». В ней приняло участие 800 фирм и организаций из 25 стран. Самой представительной на выставке была советская экспозиция.

1973 г., ИЮЛЬ. Москва радушно принимала участников Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, посвященного 50-летию образования СССР. Среди 2000 делегатов из всех республик, краев и областей на слет в столицу прибыли большие отряды досаафовцев предприятий, колхозов, совхозов, школ, вузов. 19 июля состоялась торжественная манифестация на стадионе «Динамо». Делегатов слета приветствовали прибывшие на праздник Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, члены Политбюро ЦК партии.

1973 г., АВГУСТ. На ралли «1000 озер» в Финляндии, являющемся этапом чемпионата мира среди марок автомобилей, наши гонщики заняли второе место в национальном зачете. Экипаж С. Брундза — В. Ильин на «Москвиче—412» первенствовал в девятом классе машин (до 1600 см³).



Химики—автомобилистам на зиму

Сегодня в нашем «Клубе» выступнт сотрудник проектно-конструкторского бюро «Союзбытхим» И. С. САВЧЕНКО. Он расскажет, что разработано и выпускается отечественной химической промышленностью в помощь автолюбителям на зиму.

Знма разделяет армню автолюбителей на дае категорнн: тех, кто неазнрая на снег, морозы н гололед продолжает ездить каждый нлн почтн каждый день, н тех, кто решнл на это время дать саоему верному аатомобнлю отдых н постаанл его «на прнкол». И те н другие сталкнаются с рядом проблем, прн решенни которых не обойтнсь без хнмни. Одним нужны определенные препараты для эксплуатацнн машнны, другнм — для ее консервацин.

Сначала о тех препаратах, которые помогают сохранить аатомобнль на длительной стоянке. В пераую очередь обеспечьте чнстоту кузова. Недопустнмо, чтобы на нем осталась знмоаать грязь. Следоаательно, хорошо моем автомобиль. В этом очень помогает один нз аатошампуней. Все онн, в общем-то, равноценны: «Автошампунь концентрнроанный», «Автошампунь пенный», «Аатошампунь АШ-74». Подойдет любой, который вы найдете а магазнне. Применять эти препараты прн мойке рекомендуется всегда, так как они не только облегчают очнстку кузоаа, но н предохраняют краску от микроцарапнн, наносных таердыми частицами грязн, когда вы ее смыаете.

Если на машнне есть битумные нлн масляные пятна, снимите их «Автоочнстнтелем бнтумных пятен». Хорошо на знму н очнстнть салон. Для этого отлнчно подойдут «Аатоочнститель обнвкн» н «Аатоочнстнтель-I обнвкн».

Затем займемся скрытымн от глаз, но весьма важнымн частямн машнны. Помоем дангатель. Поможет в этом деле «Аатоочиститель двнгателя», который выпускается как в стеклянных бутылках, так н в аэрозольных баллончнках, очень удобных для работы.

Осмотрим днище и виутрениие поверхиости крыльев. Если выяанм следы коррознн — обработаем их «Преобразователем ржаачнны» или «Преобразоаателем-I ржавчнны», нанесем защнтную пасту: «Мастнку бнтумную антнкоррозионную», нлн «Автоантнкор для днища бнтумный», нлн же «Пасту автомобнльную ПА», нлн нм подобные. Кстати, антнкоррозионную противошумную мастнку полезно нанестн на днище в любом случае, а не только на зиму.

Последняя операция (хнмнческая) перед тем, как вы простнтесь до весны со саонм автомобнлем, — защнта кузова от внешних атмосферных воздейстаий. Для этого есть отлнчный состав

Электрооборудование «Москвича—2140»

Иллюстрации — на вкладке

Г. Алексеенко из села Новгородское Сумской области пишет в редакцию: «У меня «Москвич—2140». Машина нравится, но она оснащена новой, более сложной схемой электрооборудования. Разобраться в ней непросто, вдобавок приведенная в инструкции схема очень мелка. Хотелось бы увидеть в журнале развернутую цветную схему Она бы очень нам помогла». К его просьбе присоединяются М. Чемерис из г. Белев Тульской области, В. Попов из г. Рыбное Рязанской области и другие владельцы автомобилей этой модели.

Учитывая их пожелания, мы пригласили на очередное заседание «Клуба» инженера Е. А. СТОЛЯРОВА, руководителя группы в конструкторском бюро электрооборудования АЗЛК.

Электрооборудоаание «Москвича—2140» представляет собой техннчески сложную систему, которая обеспечнает бесперебойную работу многочнсленных узлов н агрегатов автомобиля, контроль за ннмн, выполняет различные требовання безопасности даижения н способствует достиженню определенного комфорта. Основные отлнчия этой снстемы от существоааших иа предыдущих моделях состоят в том, что в нее аходит ряд ноаых устройста, улучшена конструкция узлов, многие прнборы заменены более соаершенными.

Останоаимся здесь на принципиальных новшествах.

Система аварийной сигнализации. Оиа обеспечнает работу всех четырех фонарей указателей поаорота в мигающем режиме. Включатель снстемы ВК-422 расположен а средней частн панелн прнборов. В его прозрачной ручке красного цвета вмонтнроаана контрольная лампа, которая мнгает синхронно с лампами в передних и задних фонарях. Такая снгналнзацня оповещает водителей окружающего транспорта об аварийном состоянии автомобиля. Следовательно, пользоааться этой системой надо только в ааарийной снтуацнн нлн прн аынужденной остановке (например, на проезжей частн), которая может создать такую снтуацию. Мы напоминаем об этом потому, что многне аодители асе-таки аключают ее прн нормальном даиженни а тоннелях, хотя требоаания безопасиости предписывают в этом случае аключать наружное освещение. Такие действия аодителей прнводят к дезориентацин остальных участникоа движения, которые теряют доверие к сигналу опасности, а это может привестн к беде, еслн аварийная сигнализация будет аключена на автомобиле, останоаившемся а тоннеле нз-за ненсправностн. Работу системы аварийной сигналнзацни, а также указателей поаорота а обычном режиме обеспечнвает ноаый контактно-транзисторный реле-прерыватель типа РС950Б, который пришел на смену РС57В. Следует иметь в анду, что прерыаатель РС950Б — сложный электронный прибор, аскрыаать н ремонтировать который надо в специализированной мастерской. Нарушение пломбироакн лишает владельца аатомобиля права на его гарантийное обслужиаание н ремонт.

Другая новинка, вперaые примененная на отечественных аатомобилях, — **двухрежимная работа задних фонарей.** В светлое время онн горят ярко, а а темноте, чтобы не слепить едущих сзади водителей, яркость саечения их ламп автоматически, после аключения наружного освещения, уменьшается. Этот эффект достигнут благодаря аведенню реле даухрежимной сигнализацни РС710, которое подключает в цепь питания задних фонарей указателей поворота н стоп-сигнала дополнительные гасящие сопротивления.

Задние фонари имеют такие же посадочные размеры, как у «Москвича—412», но ставить ноаые аместо старых допустимо лишь совместно с реле РС710. В протнаном случае яркость свечения их в темное аремя будет превышать установленные пределы.

В связи с применением на модели «2140» даухконтурного приаода тормозоа ааедено специальное сигнальное устройство с аключателем типа ВК424 контрольной лампы, следящее за состо-

«Автоконсервант», который появился недавно в продаже н быстро завоевал хорошую репутацию. «Гараж во флаконе» — так называют его те, кто пользовался препаратом.

«Автоконсервант» можно прнменять не только для защнты окрашенных поверхностей кузова, но н покрыть нм днище (если, конечно, вы еще не защнтили его мастнкой), мосты н даже двнгатель. В последнем случае не забудьте весной в первую очередь, не пуская мотор, расконсервнровать его.

А еслн вы ездите знмой? В этом случае все перечнсленные операцни, кроме, естественно, консервацни, также будут полезны. Особое вннмание уделнте кузову. Летом всевозможные полнрующие составы выполняют в осиовном декоратнвные функцнн, а знмой онн защищают от вредных влияний среды. Покроем машнны «Автополнролем», «Автополнролем-II» нлн «Автовоском АВ-70»; этот защнтный слой следует возобновлять в соответствнн с инструкцией, нзложенной на упаковке.

Еслн в снстеме охлаждення вашего автомобнля была вода, ее лучше заменить аитнфризом ТОСОЛ А-40 илн аитнфрнзом М-40 (прн этом учтите, что М-40 для «жигулей» иепрнгоден). Но предварительно необходимо удалнть из снстемы накнпь при помощи «Очнстнтеля иакнпи», «Очнстнтеля-I накипи» илн «Очнстителя-II иакнпи».

Снстему омывателя стекол заправнм «Очнстнтелем-I стекол» нлн жндкостью НИИС-4, разбавнв нх согласно инструкцин.

Очснь полезен знмой состав «Автосмазка ВТВ-1». Этот препарат выпускается в аэрозольной упаковке. Он отлично предохраняет замкн дверей от замерзання, защнщает от окнслення клеммы аккумуляторных батарей, а хромнрованные деталн — от коррознн.

Можно рекомендовать н спецнальные салфеткн «Антнзапотевателн», применение которых предотвращает на несколько часов «затягнвание» стекол. Для этой целн можно воспользоваться «Средством протнв запотевання стекол» в аэрозольной упаковке. Может оказаться полезным «Автожндкость для запуска отсыревшнх двнгателей».

Вот основные препараты, которые хнмикн рекомендуют вам, авто- и мотолюбнтелн, на знму.

Вы, наверное, обратнлн вннманне на то, что почтн все названия нх начниаются словом «авто». Это слово, как и фнрменный знак — нзображенне старннного автомобнля, отличительная особенность препаратов автокосметнки.

ПКБ «Союзбытхим» проснт иаправлять свои отзывы о применяемых препаратах и предложения по разработке иовых по адресу: г. Вильнюс, пр. Красной Армии, 180. ПКБ «Союзбытхнм».

янием тормозной снстемы. Прн резком паденни давления в одном нз коитуров прнвода (поломка соединительиой трубкн или обрыв шланга) лампа немедлеино поставит водителя в нзвестность. Она же предупреждает водителя о затянутом ручном тормозе.

Значительные изменення претерпели н некоторые узлы. Так, стеклоомыватель для лучшей очистки лобового стекла осиащен электронасосом. Управляют им посредством комбиннроваиного переключателя. При иажатин на ручку одновремеиио включаются насос и электродвнгатель стеклоочнстителя. Поворот ручки вокруг оси обеспечнвает работу электродвигателя стеклоочнстителя в режиме «медлеино» или «быстро». Надо знать, что производительиость иасоса довольно высока, поэтому для экономиого расхода моющей жидкости не следует чрезмерно долго держать ручку переключателя в нажатом положении. Кроме того, иеобходимо регулярно проверять иалнчие жидкости в бачке, так как работа «всухую» может прнвести к быстрому выходу электроиасоса из строя.

У «Москвича—2140» два тональных звуковых сигнала с улучшеиными акустическими свойствамн. В нх включатель введено промежуточиое реле типа РС528, предупреждающее подгораиие коитактов.

В цепях дальнего н ближиего света фар устаиовлеиы реле дистанционного управлення, ослабляющие паденне иапряжения, а стало быть улучшающие свет фар.

Намного упростилось управление светотехиическими прнборами. Лампы наружного освещеиня н комбннации приборов включаются раздельнымн и удобными клавншамн. Для перехода с дальнего света иа ближний и иаоборот (а также для сигнализации дальнним светом фар) служнт комбиинрованый переключатель света н указателей поворота на рулевой колоике (вместо центрального переключателя света иа панели прнборов и иожного, применявшихся иа моделях прежннх выпусков). Передиюю часть салоиа хорошо освещают два плафона, установленные иа краях панели прнборов. Они включаются автоматическн прн открываиин дверей илн приноуднтельно — клавншей иа корпусе плафоиа. Под капотом — лампа тнпа ПД308А со своим включателем. У фоиарей стояиочного света, устанавливаемых на задних стойках кузова, не только измеиился внешний вид, но и улучшеиы светотехнические параметры. Включают их тумблером П20А2, расположенным под панелью приборов. Обособлеииые фоиари света заднего хода обеспечивают достаточиое освещеине проезжей частн прн движеини иазад.

В качестве дополнительного оборудования машина может быть укомплектоваиа фароочистителем н фароомывателем, а также задним стеклом с электрическим обогревом. На машиие предусмотрена возможиость установкн ремией безопасиости с сигнализатором, обращающнм вниманне водителя, когда их замки не застегнуты.

В заключение отметим, что в целом система электрооборудования автомобиля «Москвнч» моделн «2140» по сравнеиию с ранее выпускавшимися моделями стала значительно сложнее и требует тщательного и квалифицироваиного ухода, который желательно проводить на специалнзнроваиных СТО.

Автомобили, которые не требуют обслуживания?

Когда «жигулей» еще не было, а слова «электронное зажигание» воспринимались не более как термин будущего, автомобилист поневоле становился мастером на все руки. Он переклепывал тормозные накладки, регулировал свободный ход, шприцевал шарниры подвески, «выставлял» зажигание, хотя, может быть, и не хотел этого делать. Немолодой уже мужчина в потрескавшейся кожаной куртке, пыхтя, тасил ведрами интяток, сумрачно выковыривал квартоные заездочки маслофильтра, покорно сгибался под капотом «Победы» с зажатой в щепоти пластинкой «клапанного» щупа. Ему это давалось нелегко, но, будучи человеком хозяйственным, он принципиально игнорировал «дядю Васю». Иногда ему помогал сосед по гаражу — тот во всем разбирался и все разбирал. За рулем машины его видели редко. Старые джинсы этого второго носили следы постоянных контактов с автомобилем: тут — черный автограф нигрола, там — треугольная ранка от шпильки M8×1,25. Страстью Старых Джинсов было колдовать над расчлененной машиной. Редуктор заднего моста, например, он унес домой и, как мрачно утверждал Кожаная Куртка, после работы вечерами шаманил над ним, поблескивая стрелочным индикатором. Старые Джинсы был в душе тем же Кожаной Курткой, но самозабвенная страсть, заставлявшая самому изучать все до конца, лишила его возможности ездить.

Его прямая противоположность — Белый Воротничок — жаждал только ездить. При словах «регулировка клапанов» он иви-то сжимался, а когда подходило время менять масло, изводил всех расспросами о достоинствах и недостатках МС, СУ или только появившегося в те годы АС-8. Он положительно ничего не знал, поэтому во всем сомневался. Но он хотел пользоваться автомобилем по прямому назначению. И его удивляло, почему забота о шприцовке подвески и регулировке клапанов должна лежать на нем, почему нельзя что-то придумать, чтобы обойтись без этих работ, требующих специальных навыков, ловкости, знаний и, конечно, времени.

Сегодня, когда армия индивидуальных владельцев легковых машин приближается у нас к пяти миллионам, среди автомобилистов все реже встречаются Кожаные Куртки и Старые Джинсы. Чтобы стать ими, нужно время и особый склад характера. Большинство же новичков — Белые Воротнички.

Но обслуживать автомобиль как-то надо. Есть два направления. Первое — широкая сеть сервисных станций. Но каждая станция — это удобные помещения, специальное оборудование, приборы, квалифицированный персонал, много персонала. Все это обходится недешево.

Второе направление — автомобиль, чьи механизмы не требуют или почти не требуют ухода. За последние 10—15 лет тут сделано немало.

Вспомним «Победу», любимую машину Кожаной Куртки. Он к ней привык, почти боготворил, но ученые, с их холодным рассудком и любовью к точности, определили, что «суммарная трудоемкость технического обслуживания и текущего ремонта автомобиля ГАЗ—20, по данным 1954 года, составила 10 человеко-часов на 1000 километров». С тех пор усилиями конструкторов трудоемкость обслуживания сократилась в несколько раз! Уже в 1967 году для ГАЗ—21Т она составляла 1,52 человеко-часа на 1000 километров. Для «жигулей» — еще меньше.

И вот после сопоставления этих данных невольно рождается вопрос, который мучил и Белого Воротничка, а нельзя ли, если не совсем обойтись без обслуживания, то свести его к минимуму? Что ж, давайте разберемся. Только прежде условимся, что будем называть обслуживанием. К нему мы отнесем работы, необходимые для нормального функционирования автомобиля, то есть периодически проводимые проверку, смазку, регулировку и предусмотренную замену или перестановку отдельных деталей.

Вот такой комплекс работ был учтен редакцией австралийского журнала «Уилс» (по-русски «Колеса»). Для 27 автомобилей разных заводов редакция собрала данные, во сколько (в человеко-часах и австралийских долларах) обходится обслуживание на протяжении первых 50 тысяч километров пробега. Стоимость масла здесь не учтена, зато в ряде случаев в сумму затрат по сервису введены обязательные для отдельных марок («Фольксваген», «Вольво» и др.) расходы на диагностику.

Трудоемкость обслуживания во многом определяется конструкцией автомобиля, поэтому мы существенно дополнили таблицу журнала «Уилс» графой, раскрывающей важные в смысле сервиса особенности его устройства, и сведениями о межсервисных интервалах.

Сама по себе абсолютная цифра расходов на обслуживание говорит еще мало. Владельцу машины важно знать и как она соотносится с ее ценой, то есть какой процент составляют эти расходы. Такие данные мы тоже дополнительно ввели в таблицу, как, впрочем, и рабочий объем, и массу.

Отношение сервисных расходов к цене колеблется от 1,8 до 10,5%, причем меньшие значения чаще всего сопутствуют дорогим автомобилям, хотя есть и исключения из такой закономерности. Хорошим показателем отличается ВАЗ—2103, чье обслуживание на протяжении первых 50 тысяч обходится в 139 рублей 40 копеек («За рулем», 1976, № 2, стр. 20) и составляет 1,9% от его цены.

Журнал «Уилс» указывает, что приведенные им данные по расходам являются минимальными, а в действительности они могут оказаться в два-три раза выше. Эти данные можно использовать как отправную точку, как базу для сравнения. Нам же для оценки конструкции в смысле сервиса это как раз и нужно.

Клапанный механизм. Регулировка зазоров всегда была довольно трудоемким делом — на «жигулях», если брать первые 50 тысяч, эта операция занимает 14 часов. Особенно неудобными были машины с напотом аллигаторного типа и нижнеклапанными двигателями («Победа», «Москвич—402»). Потом пришли верхнеклапанные конструкции. В них все находилось «под рукой» и «все на свету». Известные трудности возникли на автомобилях с оппозитными двигателями, где головки лежали в близком соседстве с кожухами колес — так было на «фольксвагенах». Чтобы обойти явное неудобство, конструкторы «Запорожца» приняли V-образное расположение цилиндров.

Когда лет десять назад получили широкое распространение двигатели с распределительными валами в головке цилиндров, у которых между клапаном и кулачком стоял толкатель в виде стаканчика, возникли серьезные трудности при регулировке зазора. На затылок клапана, упирающийся в дно стаканчика, надевали колпачки, которые различались по высоте на 0,02 мм. У моторов же с двумя распределительными валами в головке регулировка значительно усложнилась. Она включала замер зазора, снятие распределительных валов и толкателей, установку новых колпачков, укладку вала, восстановление фаз распределения и проверку зазоров. Все это, может быть, и привело бы в восторг Старые Джинсы, но Кожаная Куртка отнесся бы к такой конструкции неодобрительно, даже при всех ее других достоинствах.

А как бы вовсе не регулировать клапаны, — настаивал Белый Воротничок. Да, так было сделано на двигателях ЗИС—110 и многих американских машинах. В систему клапанного привода введен узел, называемый в обиходе гидравлическим толкателем. В пространство между донышком стакана толкателя и входящего в него плунжера из системы смазки постоянно поступает под давлением масло, распирая стакан и плунжер, пока не будет выбран зазор в приводе. Этот механизм исключает всякую необходимость в регулировке клапанов. Но что мешает его всеобщему распространению? Плунжер сидит в стакане с зазором 0,0055—0,0105 мм (так было на ЗИС—110). Приведенные цифры говорят о том, что тут нужна высокая точность изготовления и подбор деталей парами при сборке. Столь малые зазоры необходимы для того, чтобы при резком наборе оборотов масло не утекало через стык. В противном случае возможно запаздывание в работе гидравлического толкателя, и появятся стуки. С ростом быстроходности двигателей надежную работу гидравлических толкателей можно обеспечить не только малыми зазорами, но и применением высококачественных масел со специальными присадками.

Довольно тихоходные (3400—3800 об/мин) двигатели современных американских автомобилей почти все оснащены гидравлическими толкателями. Из европейских машин их можно встретить на «Опель-коммодор», «Мерседес-Бенц-450СЕЛ», «Ровер-3500», «Порше-928» — все они развивают максимальную мощность при 5200 об/мин. Надо отметить, что гидравлические толкатели на «Порше-928» могут кратковременно работать на режиме 6100 об/мин.

Система электрооборудования. Белый Воротничок считал ее одной из областей практического применения черной магии, а Старые Джинсы периодическую зачистку контактов и регулировку опережения встречал как праздник. Кожаная Куртка процедуру обслуживания приборов электрооборудования воспринимал как повинность, с радостью читал о чудесных свойствах бесконтактных систем зажигания и втайне надеялся сам собрать такую систему.

Сначала она появилась на гоночных двигателях, и, когда ее надежность и технологичность стали приемлемыми для массового производства, Кожаные Куртки вздохнули с облегчением. Сегодня бесконтактная система зажигания (для краткости будем называть ее БКС) нашла применение на легковых машинах («ФИАТ-132-нуова», все модели «Порше», «Америкен Моторс», а также «Ягуар-Икс-Ж12», «Вольво-265», «Мерседес-Бенц-450СЕЛ6,9» и др.), грузовиках (ЗИЛ—131 и «Урал—375»), джипах («Джип-вагонир»).

Что дает БКС? Прежде всего, она не имеет контактов, а следовательно, не требует проверок, регулировок, текущего ремонта на протяжении всего срока службы. В ней нет выходящего из строя конденсатора, она не дает перебоев в работе на высоких оборотах и обеспечивает значительно более горячую искру. Об устройстве одной из любительских конструкций БКС, которая принципиально мало отличается от заводской, подробно рассказывалось в нашем журнале (1974 № 1).

Но даже при БКС, если приходится работать на ином сорте бензина или если резко изменились условия эксплуатации, надо корректировать первоначальную установку зажигания. Между тем и эту регулировочную операцию можно полностью исключить. За последние два года на ряде американских легковых автомобилей (концернов «Дженерал Моторс» и «Крайслер») уже нашла применение электронная система с микрогабаритной ЭВМ, которая в зависимости от скоростного и нагрузочного режима автоматически устанавливает наивыгоднейший момент опережения зажигания. Она учитывает окружающую температуру, тепловой режим двигателя, сорт горючего, скорость открытия дроссельной заслонки.

Получат ли эти новшества широкое признание в будущем? Такой же вопрос не так давно относили и к генераторам переменного тока. Их внедрение позволило уменьшить затраты труда и времени на обслуживание электрооборудова-

иия. А сегодия «переменннками» оснащены все легковые модели, выпускаемые нашей промышленностью.

Возьмем аккумулятор. На протяжении всей истории существоаания автомобиля он неизменно нуждался в иоитроле и уходе. В последнее время здесь сделаны важные шаги по соиращенню затрат времени и труда. Таи, отдельные легиовые модели «Крайслер» с 1975 года иомплеитуются акиумуляторами, требующими доливки воды тольио раз в год, а все автомобили «Шевроле» — батареями «Фрндом», обходящимися и аовсе без обслуживания.

В значительной степени поиси иеисправности и точное определенне величины регулируемого параметра в системе электрооборудования усиоряют диагностичесиие приборы, иоторые машли шнроиое применение на станциях обслуживания. Быстрое их подключенне возможно с использоаанием таи называемых диагностичесиих розетои, расположенных под иапотом двигателя. Розетиа объединяет выводы от приборов электрооборудоаания, иоторые сообщают информацию о неисправности свечей, стартера, прерывателя, а также об угле опережения зажигания, моменте отнрытия впусиного клапана первого цилиндра, числе оборотоа иоленчатого вала, работе системы кондициоиирования. Таиими диагностичесними розетками в настоящее время оснащены многие модели «Фольксваген», «Мерседес-Бенц», а с 1977 года все легиовые машины иорпорацни «Дженерал Моторс».

Система смазии. Здесь соиращение периодичности обслуживания зависит главным образом от масел. Достигнутый за последние годы прогресс в этой области позволил существенно уаеличить межсервисные периоды. Во асяиом случае, сравнив прежние и последние заводсиие инструиции для ГАЗ—24 или «Моси-вича—412», мы обнаружим, что теперь, с использованием «жигулевсиого» масла, рекомендуют заменять смазку в иартере двигателя реже.

Однаио еще немало зарубежных фирм, располагая развитой сетью собственных станций обслуживания, стараются тем ие менее чаще привлеиать на иих владельцеа машин. Таиие заводы, иаи «Ситроен», «Лянча», «Пежо», «Тойота», иастойчиао советуют своим илиентам заменять масло а двигателе через иаждые 5000 иилометров. В то же аремя «Форд», «Волво», «Альфа-ромео», «Мазда» реиомеидуют делать это через 10 000.

Растущее год от года иачество изготовления двигателей, более совершенная фильтрация масла, иоиструитиаиые иовшества, более эффективиые присадии позволяют методичесии уаеличивать интервалы смены смазии. Например, для последией модели «Порше-928» реиомендоаанный заводом интервал рааен 20 000 километров. Это означает, что саежее масло понадобится для двигателя раз а год или полтора.

Немалую роль в умеиьшении трудоемкости обслуживаиия сыграли и новейшие иоиструиции масляных и воздушных фильтров. Сраанив «жигули» и хотя бы «Москвич—407», приниинуа уровень «грязности» работы и разнйцу а ее продолжительиости, мы сможем реально оценить достигиутые успехи.

Конструкторы асех заводов тем ие менее продолжают иастойчивую работу по упрощению обслуживания аатомобилей. На «мерседес-бенцах», например, маслофильтр и щуп уровня масла выведены а аерхнюю часть двигателя. На «жигулях» система охлаждеиия, заправленная аитифризом, почти ие требует обслуживания.

Внимательиый Кожаиая Куртка, прочтя все эти строии, иааерное, заметит: аы все виимание уделили двигателю, а полежите-иа под машиной, шприцуя, подтягивая и регулируя... а?

Да, смазиа узлоа шасси долгое аремя отнимала мйого времени при обслуживании: резьбовые втулии рессор и рычагов подвесии, шарииры рулеаых тяг, шкворни, иарданиые сочленения... Их заменили теперь резииовые атулка, капроновые и тефлоиоаые виладыши, герметичиые уплотнения, удерживающие пожизненный запас смазии, и иа громадном большиистве соаременных моделей уход за узлами шасси намного упрощен. Уже в 1968 году иа ГАЗ—24 было тольио деаять точеи смазии против тридцати у ГАЗ—21. В настоящее время иа миогих моделях, иаи, к примеру, иа «Рено-18», иет ни одной точии смазии шасси через прессмасленки. То же можио сиазать о асех моделях «жигулей».

Несиольио слоа о регулировиах. Некоторые заводы уже объявили, что их машинам в процессе эксплуатации аообще не нужны норректировии углоа установки иолес. «Мэйнтененс фри» (не требующая обслуживания) — таним америиансиим термином охарактеризовала фирма «Даймлер-Бенц» переднюю подвесиу своих моделей «280С», «280СЕ», «350СЕ».

Любопытное новшество введено на малогабаритном «Форде-фиеста». У него автоматичесии регулируется свободный ход педали сцепления. А автоматичесиая регулировиа зазора между тормозиыми иолодками и барабанами нашим аатомобилистам давно знаиома еще по «Моси-вичу—408». При дисиовых тормозах, иак известно, нет нужды в установие зазора между дисиом и иолодиой. Между тем оия нуждаются а более частой замене иолодои. Однако современная иоиструиция дисиовых тормозов такова, что замену эту можно произвести быстро.

Вообще проблеме замены дефеитного или изношенного узла, детали автомобильиые заводы сегодня уделяют серьезное внимание. Доступность саечей, ремня аентилятора, запасного колеса, предохранителей имеет большое значение в эксплуатации. У «Рено-14» запасное иолесо, расположеиное под иапотом, удерживается иа месте тольио за счет деформации шииы, которую прижимает иапот, и чтобы снять «запасиу», ие нужно отворачиаать ииианих гаеи — тольио поднять иапот. На «мерседес-бенцах» для упрощения замены аышедших из строя элементоа панель приборов легко демонтируется иаи одно целое, а амортизаторы подаески аынесены из пружии.

В то же арема совершенствование иоиструиции автомобиля рождает иногда иоаые узлы, дающие ему преимуществаа по сравнению с предшественниками, а оии сами требуют иоитроля при обслуживании и а случае иеобходимости регулировои или замены деталей. Сюда можно отнести аакуумный усилитель тормозов, систему апрыска топлива с элеитроиным управлеиием, гидроусилитель руля.

Все перечисленные иоиструктиаиые особенности нашли отражение а таблице, таи что с ними можно отчасти соотнести трудоемиость обслуживания отдельных моделей.

Оценивая простоту обслуживаиия и легиость замены изношеиных или вышедших из строя деталей, нужно обратить анимание на отдельиые модели автомобилей с передними аедущими иолесами. Их агрегаты, иаи прааило, объединены а иомпаитный блои, и, например, для замены ведомого диска сцепления приходится порой демонтировать весь силовой агрегат. Насиольио это серьезно, можно судить хотя бы по тому обстоятельству, что «Форд-фиесту» (переднее расположение двигателя и приаод на передние иолеса) рекламируют каи машину, у иоторой силовой агрегат можно демонтировать асего за 1,2 часа, а ведомый диси сцепления — заменить не вынимая мотора.

В стремлении маисимально использоаать пространстао иоиструкторы порой таи плотно иомпонуют моторный отсеи, что значительно затрудняют обслуживание отдельных элементов двигателя. На «Рено-14», где он установлен поперек машины и наилонен назад, лишь к иарбюратору есть удобный доступ.

Проблема создания легиовых аатомобилей, являющихся а значительиой степени «мэйнтененс фри», представляет всеобщий интерес, но она, иаи нам иажется, особенно актуальна для наших условий. Может быть, целесообразио вложить значительные средства а иаучно-исследовательсиие работы, а оснащение промышленности необходимым оборудоаанием для выпуска машин с резио сниженными потребностями а обслуживании, а ие расходовать эти средстаа на сооружение густой сети СТО?

Член-иорреспондент АН СССР Д. П. Велианов, говоря о перспективах автомобилизации а нашей стране иа ближайшие годы, обоснованно доиазывал («За рулем», 1975, № 11), что полностью обеспечить аесь парк легкоаых аатомобилей индивидуального пользования серансом а обозримом будущем ие удастся. В связи с этим он предвидел развитие организоааиного самообслуживания иа СТО. А если?..

Наверное, резио соиратить потребность в обслуживании можио и иужно усоаершенстаоааниями а иоиструиции аатомобиля. Нашими зааодами уже немало сделано в этом направлеиии, и, надеемся, в будущем именно советсиие автомобили станут образцом простоты в уходе.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Сравнительные данные о затратах на техническое обслуживание автомобилей на протяжении 50000 километров пробега

Модель	Рабочий объем, см³	Масса, кг	Коиструктивиые особенности	Межсервисный интервал, тыс. км	Трудоемкость, чел.-час	Цена обслуживания, австралийские доллары	Цена машины, австралийские доллары	Отношение сервисных расходов, % к цене
«Альфа-ромео альфасуд»	1188	860	ДОПТ	10	9,75	141	5495	2,8
«Альфа-ромео альфетта»	1779	1050	ВДТ	10	11,5	167	7995	2,1
БМВ-528	2788	1385	ДРТ	7,5	18,5	247	13600	1,8
«Волво-244»	1985	1265	ДТ	10	—	282	8215	3,2
«Датсун-120-Игреи»	1171	735	—	5	26	377	3607	10,5
«Датсун-260 Зет»	2582	1160	ПТ	5	28	377	8200	4,8
«Крайслер-сентура»	1981	1125	АДТ	8	19,8	287	4784	8,0
«Лянча-Бета»	1756	1100	ВДПТ	5	28,0	377	8413	4,5
«Мини»	1098	838	БП	5	20,5	297	3115	9,5
«Мерседес-Бенц-230-4»	2307	1350	ДДТ	4	34,7	555	13983	4,0
«Мерседес-Бенц-350СЕ»	3499	1675	ВРЗ ТЭ	4	40,8	853	23886	2,9
«Пежо-504»	1978	1160	ДОТЕ	5	24,5	355	7998	4,4
«Порше-911»	2887	1120	ДЗО	20	30	450	18865	2,4
«Рамблер-матадор»	5900	1515	АГЗ	5	21	304	9431	3,2
«Рено-12»	1289	900	П	5	25	362	4709	7,9
«Роаер-3500»	3528	1295	АДГТ	5	29	420	10200	4,1
СААВ-99	1985	1150	ДПТ	10	20,5	318	8570	3,9
«Тойота-королла-СЕ»	1166	790	В	5	17,25	250	3879	6,8
«Тойота-целиия»	1588	950	Т	5	17,25	250	4888	5,1
ФИАТ-128	1118	785	ПТ	5	24,3	352	4338	8,1
ФИАТ-132	1756	1099	ЗТ	5	28,0	377	8931	5,4
«Фольисваген-жук»	1534	760	ВО	5	—	182	3948	2,8
«Фольисааген-гольф»	1588	780	ПТ	7,5	—	109	4397	2,3
«Форд-иортина»	1993	990	Т	10	10,4	151	4320	3,5
«Форд фалькон»	3277	1400	Г	10	10,3	149	4859	3,1
«Холден-торана С»	1897	957	Г	5	15,1	219	4647	4,8
«Ягуар Икс-Ж12»	5343	1885	АВДЗТЭ	5	43,5	896	21745	3,2

Коиструктивные особенности: А — автоматическая траисмиссия; Б — барабаиные тормоза иа всех колесах; В — дaа распределительиых вала а головке; Г — гидраалическиие толиатели; Д — дисиовые тормоза иа всех иолесах; З — бесионтактиая система зажигания; О — оппозитиое расположеиие цилиидроа; П — привод иа передние иолеса; Р — гидроусилитель руля; Т — усилитель в приводе тормозов; Э — система впрыска с электроиным управлением.

Гараж в воздухе

Командировка по письму читателей

На окраине Колпина, под Ленинградом пять лет назад появилось несколько десятков металлических гаражей. Потом количество их удвоилось, утроилось. Это происходило у всех на глазах, и ни у кого не вызывало беспокойства. Земля, на которой возник «гаражный городок», арендовалась совхозом соседнего района, правда, из-за непригодности никогда не обрабатывалась. А конфликт, о котором пойдет речь, берет начало с 1975 года, когда родилось общество «Автомотолюбитель» и одной из крупнейших организаций его ленинградского совета стала колпинская. Среди многочисленных ее планов было и благоустройство территории, занятой гаражами. «26 гектаров бросовой земли, — рассуждали председатель районного совета Г. Деров и активисты, — находятся на окраине района, которая примыкает к дороге Москва — Ленинград. Можно сказать, городские ворота. Поставим здесь и гаражи, и моечный пункт, пост ВДОАМ — пусть все машины въезжают в город в образцовом состоянии. Деньги у нас есть, а на благое дело не жаль их и расходовать».

Право на пользование участком предложил обществу автомотолюбителей его арендатор — совхоз «Ленсоветский». Письмо директора совхоза в колпинский райисполком о том, что земля эта непригодна для сельскохозяйственных работ и может быть отведена для других нужд, заканчивалось такими словами: «Вам должно быть известно, что часть этой земли уже занята гаражами». К тому времени, заметим, их было 300.

Казалось бы, все складывается лучшим образом. Но райисполком предложение совхоза и совета общества «Автомотолюбитель» отклонил, сославшись на незаконное присвоение земли. В то же время решением Леноблисполкома общество «Автомотолюбитель» должно было взять под свою опеку все коллективные автостоянки. «300 человек — это уже сложившийся коллектив», — рассудили в районном совете. И Г. Деров, зная о письме директора совхоза, обратился от имени совета в райисполком: «Просим оформить по закону наши гаражи и территорию, которую они занимают, для создания гаражного кооператива». В просьбе было отказано, а гаражи распорядились перенести на участок строящегося ГСК.

Мы побывали в этом кооперативе и поняли, почему такое решение вызвало жалобы в различные инстанции со стороны колпинцев.

Этот гаражно-строительный кооператив находится в другом конце района, в восьми километрах. Едва не увязнув в болоте (это не гипербола), обхожу участок и знакомлюсь с «новоселами». Их уже здесь немало. Возле каждой «коробки» кипит работа, вырубаются деревья, трясину засыпают сухим грунтом.

— Да, в копеечку тут станут гаражи, — сетует председатель райсовета ВДОАМ Г. Деров. — Тяжелый труд. И неблагодарный. Да и деревья жаль.

Долго стоим мы у обочины, кругом бугры из ила и торфа. За это время на дороге не появилось ни одного рейсового автобуса. А до ГСК нужно добираться к тому же двумя.

Между тем для гаражей полагается отводить участки, как правило, с готовыми инженерными коммуникациями. Средства, вносимые владельцами машин для благоустройства территории, не должны превышать допустимые пределы. Строительство же гаражей начинается с геодезических изысканий.

Это место выбрано райисполкомом без консультации с районным советом ВДОАМ, поскольку в те времена общества еще не существовало. И тем не менее при выборе можно и нужно было исходить из целесообразности, экономичности и, конечно, из интересов автолюбителей.

«Увеличить объем и виды услуг, связанных с ростом транспорта личного пользования», — записано в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». Понятно, что услуги должны соответствовать нуждам, запросам потребителей.

Нам необходимо иметь место, где можно не только держать транспорт, но и пользоваться им — такова справедливая позиция колпинцев. К слову, этим местом является окраина, район фабрики, где проживает большинство из них, где в ближайшие годы не планируется строительство. А согласно постановлению Леноблисполкома, местные Советы должны предоставлять такие участки под гаражи во временное пользование.

В промышленном Колпино прописано 3200 машин. Большая часть их обеспечена гаражами и стоянками, расположенными неподалеку от жилья владельцев. О таких условиях во многих других городах могут лишь мечтать. И удивительно, что в нашем случае все происходит наоборот.

Председатель райисполкома А. Волков считает, что автомобилисты стали просто не в меру требовательны. Вот, мол, люди из центра Ленинграда добираются до гаражей на электричках — и ничего. Но разве это аргумент?

Попробуем разобраться в чрезмерных требованиях колпинцев, среди которых люди разных категорий — рабочие, инженеры, врачи, научные сотрудники. Современный владелец машины — человек труда. И он вправе требовать уважения не только к рабочему, но и к свободному времени.

Сейчас на злополучном участке уже 500 гаражей. Так не лучше ли принять предложение директора совхоза и отдать землю под кооперативные гаражи? Окраина района будет благоустроена. Разве это не выгодно? Но, как мы узнали, участок предлагают Ижорскому заводу имени Жданова, а тот отказывается. Здесь проходит высоковольтная линия электропередачи, перенос ее стоит огромных денег и экономически нецелесообразен даже для такого крупного предприятия.

В том, что требования автомобилистов Колпина справедливы, я еще раз убедилась, побывав в ГлавАПУ Ленинграда.

На современном уровне решают гаражную проблему ленинградские архитекторы. Недавно по рекомендациям Госстроя РСФСР они разработали комплексную схему размещения гаражей и автостоянок на 1980—1985—2000 годы. Каждому этапу соответствует определенное количество машин на 1000 жителей. На выбранных участках вначале сделают открытые платные стоянки, впоследствии—многоэтажные наземные гаражи. Цель градостроителей — не потерять зарезервированные территории, запланированные в каждом жилом квартале в радиусе доступности. А это 700—1000 метров от дома, где живет владелец машины. Есть в главном управлении архитектора и Генеральная схема освоения подземного пространства. Тщательно изучены все районы, безопасные для строительства подземных многоэтажных гаражей.

— Для нас, ленинградцев, — сказал заместитель главного архитектора М. Пир, — важно не только построить побольше гаражей. Мы стремимся, чтобы их внешний облик соответствовал архитектурному ансамблю района, города.

Проекты, отвечающие эстетическим и экономическим требованиям, предложил в минувшей пятилетке коллектив 8-й мастерской Ленинградского научно-исследовательского проектного института. По ним уже построено 14 гаражей-гостиниц и кооперативных гаражей манежного типа на 128, 296 и 458 машино-мест.

— Это уже наше прошлое, — говорит руководитель 8-й мастерской О. Голынкин. — В перспективе — круглые сборно-монолитные многоэтажные здания. Они занимают мало места, и это выгодно для любого района.

— Но, очевидно, стоимость машино-места возрастет? Впрочем, бытует мнение, что автолюбитель рад любому гаражу, сколько бы он ни стоил...

— Это неверное суждение, — возражает руководитель мастерской. — Сегодня человек доволен и металлическим гаражом, расположенным хотя бы за десяток километров от дома. Но завтра он пожелает иметь дешевый гараж, предназначенный для ежедневного пользования машиной.

И опять выходит, что требования колпинцев справедливы. Но все-таки мы беседуем еще с начальником «Ленавтотехобслуживания» Б. Михайловым.

— Есть в гаражной проблеме немало просчетов. Основной — несогласованность действий архитекторов, проектировщиков и строителей. Во всех районах, действительно, по плану зарезервированы участки, но они не входят в смету по благоустройству. Кто будет их асфальтировать? Мы строим стоянки только на асфальтированных площадках. В этом году передаем обществу «Автомотолюбитель» 22 стоянки, и ему предстоит четко следить за выполнением рекомендаций архитекторов.

В Колпино, казалось бы, проблемы с гаражами нет, а конфликт возник, и они оказались в воздухе. На наш взгляд, из-за того, что вопрос пытались «закрыть» волевым решением, оценив его с позиций вчерашнего дня. А в этом уже таится подоплека для новых подобных историй, для новых конфликтов.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор «За рулем»

г. Ленинград

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

МОТОЦИКЛЫ СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА

«Просим сообщить, какие мотоциклы или мотороллеры имеют высшую категорию качества?» — спрашивают жители Алтайского края В. Крайнов, К. Соловьев и другие.

Государственного Знака качества ныне удостоены ижевские мотоциклы «ИЖ—Юпитер-3» и «ИЖ — Планета-3», а также боковой прицеп БП—1 для мотоциклов ИЖ, изготовляемый в городе Вятские Поляны.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРИЦЕПЫ НЕ ПОДХОДЯТ

Читатель В. Колосниченко из г. Камышина спрашивает, можно ли к мотоциклам ЯВА-350 зарегистрировать боковой прицеп отечественного производства, например БП—1 или БП—65. С таким же вопросом в редакцию обращались другие читатели.

Вот что ответили редакции в Управлении Госавтоинспекции МВД СССР.

Министерство автомобильной промышленности не разрешает эксплуатировать боковые прицепы отечественного производства с мотоциклами ЯВА-350, для которых в Чехословакии выпускаются специальные прицепы «Велоренс». Это решение вызвано и тем, что точки крепления у наших боковых прицепов и ЯВЫ-350 не совпадают, а изменения в конструкции крепления не обеспечивают безопасности движения

Госавтоинспекция вообще не регистрирует боковые прицепы отечественного производства с мотоциклами иностранных марок.

РЕЗИНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ НАДЕЖНЕЕ

«Прошу объяснить, почему на камерах мотоциклетных шин металлические вентили заменили резиновыми. На моем мотоцикле такой вентиль почти перерезался и пропускает воздух сбоку». С этим письмом обратился в редакцию В. Дмитриев из Мордовской АССР.

Отвечают специалисты омского научно-исследовательского конструкторско-технологического института шинной промышленности.

Применение резинометаллических вентилей типа ЛК вместо металлических с гаечным креплением типа УК вызвано стремлением повысить надежность камер. Вентили ЛК хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, они технологичны в изготовлении камер и не пропускают воздух под гайкой.

Указанный вами дефект мог быть вызван тремя основными причинами: неправильным монтажом камеры — с большим переносом вентиля, низким внутренним давлением в шине при эксплуатации или, что самое вероятное, недостаточным диаметром отверстия под вентиль в ободе колеса.

В первом случае резиновая часть вентиля перетирается о кромку отверстия. Во втором из-за низкого давления в камере малы силы трения между ободом и покрышкой, что при резком трогании с места или резком торможении приводит к проскальзыванию шины относительно обода и, естественно, к повреждению вентиля.

О третьей причине. У вас старый мотоцикл, и, по всей вероятности, отверстие в ободе колеса сделано диаметром 10 мм, поскольку рассчитано на металлический вентиль. Применение же камер с резинометаллическим вентилем ЛК, имеющим диаметр у основания 11 мм, требует отверстия диаметром 12 мм (такие обода выпускаются с 1966 года). В случае необходимости аккуратно распилите напильником отверстие в ободе колеса до диаметра 12 мм, не оставляя заусенцев и острых кромок.

При соблюдении правил монтажа и эксплуатации шин резиновая часть вентиля не должна срезаться, что доказано многолетней практикой эксплуатации мотоциклов и легковых автомобилей.

МАШИНА СУПРУГОВ

«Существует порядок, согласно которому автомобиль регистрируют на имя того, кто указан в справке-счете магазина. Можно ли его перерегистрировать с одного супруга на другого?» — спрашивает А. Маиланов из Ленинграда.

Согласно «Правилам регистрации и учета автомототранспортных средств», утвержденным приказом МВД СССР № 20 от 30 января 1975 года, разрешается перерегистрировать легковые автомобили и мотоциклы с коляской с одного супруга на другого. Для этого требуется их совместное заявление и свидетельство нотариальной конторы о праве собственности на долю в общем имуществе (в том числе на транспортное средство).

ЗАПАСНОЙ МОТОР ИМЕТЬ РАЗРЕШЕНО

Читатель В. Федоренко из Свердловска Ворошиловградской области спрашивает, можно ли пользоваться двумя двигателями ЯВА-350, то есть прежним, после его ремонта, и вновь приобретенным.

При замене технического паспорта старого образца паспортом нового образца (что, как известно, является обязательным) по просьбе владельца машины в разделе «Особые отметки» может быть внесен номер двигателя, ранее стоявшего на мотоцикле. Для этого необходимо предъявить документы, подтверждающие законность приобретения нового. Таким образом, мотоцикл можно будет эксплуатировать с любым из двигателей, номера которых зафиксированы в техническом паспорте.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДИЗАЙНУ

«Сейчас я служу в Вооруженных Силах,— пишет рядовой С. Антипин.— Но после армии намерен поступить в институт, стать автомобильным дизайнером. Хотелось бы узнать, какую литературу можно прочесть по этой специальности».

Специальной литературы по автомобильному дизайну нет. Но в ряде книг, рассказывающих о художественном конструировании, вы найдете немало информации применительно к автомобильной тематике. Это прежде всего книга В. Бродского «Как машина стала красивой» («Художник РСФСР», Ленинград, 1965), переизданный недавно труд Ю. Сомова «Композиция в технике» («Машиностроение», Москва, 1977). Советуем также познакомиться с книгами Ю. Долматовского «Автомобильные кузова» (Машгиз, Москва, 1949) и «Основы конструирования автомобильных кузовов» (Машгиз, Москва, 1962).

ДЛЯ ЗАЗ—965

«Где можно приобрести шины для ЗАЗ—965?» — спрашивает А. Тимофеев из Костромы.

Как ответили редакции в запорожской областной конторе «Спорттовары», камерные и бескамерные шины размера 5,20—13 могут быть высланы магазином «Посылторг». Его адрес: 330600, г. Запорожье, ул. Рекордная, 2.

СУДЬБА «ВЕЛОСЕТТА»

«Сообщите, существует ли сейчас фирма «Велосетт», — просит рижанин Т. Озолс, в прошлом владелец мотоцикла этой марки.

Британская мотоциклетная промышленность, некогда известная на весь мир машинами с четырехтактными двигателями, ныне находится в состоянии глубокого кризиса. Ее предприятия, оснащенные устаревшим оборудованием 30-х годов, не смогли перестроиться в соответствии с новейшими тенденциями в мотоциклостроении. Создание современных конструкций оказалось им не под силу.

В результате — одно за другим банкротства, вызванные жестокой конкуренцией японских фирм, вытеснивших не только на мировом, но и на английском рынке машины традиционных марок АЖС, «Ариель», БСА, «Матчлесс», «Рояль-Энфильд», «Эксцельсиор». Выпускавшие их заводы закрылись, так же как многие другие, менее крупные мотоциклетные фирмы Англии: «Вроу-Сюпериор», «Джеймс», «Дуглас», «Коттон», «Рудж», «Санбим», «Фрэнсис-Барнетт». В числе марок, ставших историей, оказался и «Велосетт». Сегодня в Англии функционирует лишь одна фирма, самостоятельно производящая мотоциклы, — «НВТ» (объединение «Нортон-Вильерс-Триумф»). Ее тяжелые мотоциклы устаревшей конструкции имеют плохой сбыт, и «последний могиканин» английской мотоциклетной промышленности стоит на грани банкротства.

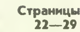
В связи с этим заслуживает внимания тот факт, что на осенней лондонской мотоциклетной выставке 1976 года экспонировалась машина новоявленной английской фирмы «Баррон». Эта машина класса 125 см³ представляет собой экипажную часть польского ВСК с 14-сильным итальянским мотором «Минарелли». Английское происхождение имеют элементы дополнительного оборудования и... эмблемы.

МАРКИ ЧЕХОСЛОВАЦКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

«В конце этого года исполнится 80 лет с начала производства автомобилей на территории Чехословакии. Назовите, пожалуйста, марки машин (легковых, грузовых, автобусов), которые выпускали за эти годы заводы, расположенные на территории нынешней ЧССР». С таким вопросом обратился к нам Ю. Матицын из Харькова.

Здесь приведен перечень марок автомобилей (а не названий заводов, не всегда совпадающих с ними), которые выпускала чехословацкая автомобильная промышленность.

«Авиа» (с 1964 г.); «Аэро» (1929—1938 и 1946—1951 гг.); «Вальтер» (1909—1938 гг.); «Велокс» (1908—1909 гг.); «Вехет» (1911—1913 гг.); «Викоа» (1922—1936 гг.); «Зетка» (1926—1937 гг.); КАН (1911—1914 гг.); «Когоут» (1905 г.); «Лаурин-Клемент» (1905—1925 гг.); «Нессельсдорфер» (1897—1923 гг.); «Пакен» (1921 г.); «Прага» (1907—1943 и 1945—1964 гг.); «Премьер» (1913 г.); РАФ (1907—1913 гг.); «Старт» (1921—1923 гг.); «Татра» (с 1923 г.); «Шибрава» (1921 г.); «Шкода» (с 1919 г.); ЯВА (1934—1938 гг.)


Страницы
22—29

За полосатыми столбиками

Опасности железнодорожных переездов

Высокая техническая культура лроизводства, передовые достижения науки, строжайшая трудовая дисциллина сделали советские железные дороги самыми безопасными в мире. Достаточно сказать, что лотери от аварий на них в десятки раз меньше, чем, например, в США, хотя объем перевозок у нас вдвое больше.

В результате ускоренной автомобилизации у железнодорожников лоявился могучий союзник — автомобильный транспорт. Все больший объем грузовых и пассажирскнх перевозок ложится на его плечи. Но это не конкурент, а соратник, совместно с которым легче решать транслортные лроблемы страны. Они дополняют один другой, н путн нх развития не пересекаются. Это в иносказательном смысле, а вот в буквальном — таких лересечений великое множество. В нашей стране свыше 40 тысяч железнодорожиых переездов. Эти точкн пересечения с автомобильными дорогами, увы, являются лорой причиной серьезных происшествий на железнодорожном транспорте, и в девяти случаях из десяти виновииками бывают автомобилисты.

Около 60% железнодорожных переездов в иашей стране относятся к категории неохраняемых. Движение через такие лересечення, как лравило, малоинтенсивное, и держать обслужива!ощий персонал здесь, конечио, экономически неолравданно. Достаточно, если каждый водитель, выполняя требования Правил, сам убедится в отсутствии приближающегося лоезда. Но нменно на зтих тихих переездах случается более 70% столкновеинй с лоездами.

Почему это происходит? Разве лорядок проезда через пути скрулулезно точно не регламентирован Лравилами дорожного движения? Отиюдь. Беда в том, что многие водители не выполняют обязательных для ннх правил. Случается это, по нашим наблюдениям, в основном из-за беслечности и самонадеянности, незнания особенностей движения поезда и его тормозных возможностей.

Чаще всего виновники аварий оказываются лросто лсихологически не лодготовлениыми к взаимодействию с другим видом наземного транспорта. Выработанные годами оценки ситуаций на автомобильных перекрестках у такого водителя автоматически леренося тся и на пересечения с железной дорогой. Он, например, твердо усвоил: если движущийся наперерез ло главной дороге автомобиль иаходится не ближе 100 метров, то можно смело лересекать перекресток. Ои лривык к тому, что другой водитель леред перекрестком тоже убавляет «газ» и в случае чего лритормозит и даже сманеврирует. Одиако вся зта «философия» категорически не годится для движения через железнодорожный переезд. Поезд леред переездами никогда не «сбрасывает газ» и не тормозит, а идет с предусмотренной графиком максимальной скоростью по своей «главной дороге», на которой все ему обязаны уступать. При виезално лоявившемся иа близком расстоянии препятствии машинист локомотива практнчески лишеи возможности лредотвратить столкновение. Ведь нормальный тормозной путь лоезда, весящего порой свыше 6 тысяч тонн и лроходящего в секунду 30—40 метров, превышает километр.

Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что лроезжая часть на железнодорожном лереезде уступает ло качеству гладкому покрытию автомобильного перекрестка. Здесь возле рельсов пролегают глубокие желоба, которые со временем разбиваются. Машина начинает прыгать, особенно при нескольких лутях, водитель вынужден резко снижать скорость, отчего нередко все расчеты благололучно мнновать переезд рушатся. Вот А. Астахов из Архангельской области на своем «Москвиче» попытался прошмыгнуть перед приближающимся лоездом, да не вышло. Поезд настиг его, когда автомобиль был уже налоловину за лутями. В результате локомотив и 23 вагона сошли с рельсов.

Кстати, я убежден, что водители неосторожны здесь порой и потому, что не лредставляют себе всей несопоставимости лоследствий аварии на автомобильной дороге и на железнодорожном пе-

---

Дружинники в белых халатах

Для начала — крвткне данные коллектнвной анкеты.

Имя: медицииская спецгруппа нештатных сотруднков ГАИ МВД Удмуртской АССР.

Дата рождения: декабрь 1973 годв.

Профессия: врачи хнрурги, травматологн, наркологн, анестезиологи-реанимвтологи, терапевты.

Основиой род занятий: активиая, нвступательнвя профнлактикв дорожио-транспортного травматнзма.

Сначала была небольшая группа актнвнстов — человек десять. В свободное от работы время врачи дежурилн в медицниском кабннете ГАИ, выезжали в патрульные рейсы с ннспекторами дорожного надзора, мчались в составе оперативных групп по тревожным сигнвлам об аварнн. Сейчас нх уже 80, и сферв деятельности стала обшнрнее.

...Непрерывный поток машнн движется по самой загруженной в республнке дороге Ижевск—Якшур—Бодья. Вннманне инспектора дорожного надзора Апостолова прнвлек грузовнк. Скорость у него была нормальной, ио, странное дело, по стеклу непрерывно бегалн «дворнкки». А на иебе — нн облачка, солнце во весь рост. Водителю был дан снгиал остановнться. Когда ему предложилн предъявнть документы, он долго рылся в кармаиах засаленного пнджака, не прокзнося ни слова.

— Что-то он как в рот воды набрал? — инспектор прнстввльно посмотрел на водителя, н прнчнна стала проясняться. Его выдавали глаза — крвсные, с отечными веками.

— Тут, доктор, по вашей частн, — обратнлся Апостолов к Масленннкову.

«Диагноз» ннспектора подтвердился — у водителя установлено алкогольное опьяненне средней степени.

Во время 42 рейдов, в которых участвовалн врачн — нештатные сотруднкки ГАИ в 1976 году, было освндетельствовано 274 водителя, 115 нз нкх отстранены от работы за рулем. Еще 622 актв об управлеинн машной в нетрезвом состояннн былн оформлены в медицннском кабинете ГАИ.

Немвловажиую роль в укреплении днсциплииы водителей играет сам факт оперативной медэкспертнзы тут же, нв месте событня. Этим заннмается особое подразделение спецгруппы из 35 врвчей, которым руководнт ассистент кафедры травматологни В. А. Кулиннч.

И еще одна сторона работы спецгруппы. Водителн должиы в случае иеобходнмости оказыввть пострадавшим доврачебную медицннскую помощь. Но сначвла нужно научить их, как действовать в таких снтуациях. Этим занимается травматологическое подразделенне спецгруппы, состоящее из 20 хирургов и анестезиологов, которым руководнт главиый внестезнолог Ижевска каидидат медицннских наук П. И. Чалый. В обязанность подразделення входнт контроль за органнзацией обучення в ввтошколах и на кур-

реезде. Незначительные аварии на автомагистралях заканчиваются помятыми кузовами и неприятными объяснениями с автоинспекцией. Не потому ли некоторые водители с такой легкостью идут на мелкие, с их точки зрения, нарушения правил, проявляют беспечность и самонадеянность, даже садятся за руль в нетрезвом состоянии? А риск этот оборачивается невосполнимыми потерями. В Казахстане, например, нетрезвый водитель А. Лерт отправился с приятелями на самосвале за новой порцией вина. Они торопились поспеть в магазин до закрытия. Без каких-либо предосторожностей, на полном ходу у станции Бощакуль влетели на неохраняемый железнодорожный переезд и угодили под товарный поезд, шедший со скоростью 80 км/час.

И охраняемый переезд с закрытым шлагбаумом не может уберечь от несчастья, если водитель забывает о требованиях Правил. Перегруженный людьми автобус из-за неисправности тормозов водитель В. Ахремчик из колхоза имени Димитрова Житомирской области не смог остановить у закрытого шлагбаума. Машина сбила ряд ограждающих столбиков, проломила шлагбаум и врезалась в проходящий поезд. Безответственность повлекла человеческие жертвы.

В другом случае авария произошла там, где пути поезда и автомобиля вообще лежали в разных уровнях. Водитель И. Безматерных из Бурятии «забыл» опустить в транспортное состояние кузов своего самосвала и въехал под путепровод на 5554-м километре Транссибирской магистрали. Ударив поднятым кузовом в верхнюю часть путепровода, он сдвинул железнодорожное полотно, по которому проходил поезд с цистернами, наполненными нефтью. При аварии возник пожар, в котором сгорел и автомобиль.

Подобные случаи вызываются «пустяковыми», по мнению некоторых водителей, причинами. Бросил шофер беглый взгляд в сторону, не обнаружил на расстоянии 100—150 метров приближающегося поезда — и двинулся через переезд. А поезд находился в 200 метрах и шел с максимальной скоростью. В считанные мгновения столкновение стало неизбежным. Поднятый кузов самосвала на автомобильной дороге практически не угрожал безопасности движения, но вызвал катастрофу на путепроводе. Поэтому хочется еще раз подчеркнуть, что только абсолютно точное, сознательное соблюдение всех правил проезда пересечений с железнодорожными путями гарантирует безопасность. Любое «пустяковое» отклонение от этих требований может повлечь самые тяжелые последствия. Предельно внимательным и осторожным должен быть водитель в зоне железнодорожного переезда, особенно неохраняемого.

Для повышения безопасности пересечений с железнодорожными путями принимаются самые разнообразные меры. В прошлом году, например, построено около ста путепроводов, более 400 переездов оборудовано автоматическими шлагбаумами и свыше 500 — автоматической сигнализацией. Постоянно ведутся работы по улучшению покрытия у переездов и на них самих, освещения. На строящихся автомобильных и железных дорогах все пересечения предусматриваются в разных уровнях. Однако многие тысячи железнодорожных переездов на необъятных просторах страны еще долгое время будут оставаться неохраняемыми. Их безопасность целиком лежит на совести водителей. Могут ли они, так сказать, своими силами сократить или совсем изжить аварии на переездах? Опыт показывает, могут.

Вот уже 10—15 лет подряд в ряде районов Белоруссии и Ленинградской области не было ни одного несчастья на железнодорожных переездах. Совсем они изжиты в Львовской области. Это результат тесного взаимодействия областной Госавтоинспекции и управления Львовской железной дороги. При каждой дистанции пути здесь создан штаб специализированной народной дружины, в которую входят и железнодорожники и водители. Они выступают с лекциями и беседами в автотранспортных предприятиях, несут патрульную службу в зоне железнодорожных переездов, задерживают нарушителей. Немало подобных примеров и в других местах.

В последние годы наметилась тенденция к сокращению дорожно-транспортных происшествий на переездах. Но это только начало. Предстоит большая работа. Автомобильный парк страны быстро растет. Движение через железнодорожные переезды становится все интенсивнее. И, чтобы обеспечить предусмотренное «Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» дальнейшее повышение безопасности движения на транспорте, нужны совместные, согласованные действия разных министерств и ведомств. Эта задача касается и каждого водителя без исключения.

Г. БОГДАНОВИЧ,
почетный железнодорожник СССР,
Герой Социалистического Труда

От редакции

Признавая всю важность и актуальность обращения к водителям с призывом строго соблюдать все правила проезда железнодорожных переездов во избежание аварий, сопровождающихся здесь особо тяжелыми последствиями, хотелось бы обратить внимание Министерства путей сообщения на другое серьезное обстоятельство. Речь идет о плохом состоянии проезжей части тысяч неохраняемых и охраняемых переездов. Образующиеся здесь глубокие выбоины, колеи, разбитое покрытие подолгу не ремонтируются, замедляя движение через опасное пересечение с железнодорожными путями, и тем самым усугубляют возможность аварий на этих участках.

сах ДОСААФ, за готовностью лечебных учреждений в населенных пунктах, на автомагистралях с интенсивным движением к экстренной помощи пострадавшим.

Сейчас уже не надо объяснять что такое предрейсовый медицинский осмотр водителей, в чем его значение. До 1973 года он был поставлен только в девяти ижевских автохозяйствах, теперь — во всех транспортных предприятиях, в том числе на селе. И немалая заслуга в этом — медиков спецгруппы. Они помогают руководителям автопредприятий организовать обучение водителей приемам доврачебной помощи, дают рекомендации заведующим здравпунктами по проведению семинаров и зачетов.

Врачи-общественники постоянно занимаются вопросами профилактики транспортного травматизма и помощи пострадавшим при ДТП на догоспитальном и госпитальном этапах. За последние три года они подготовили 42 работы для печати. Совместно с Госавтоинспекцией проводятся научно-практические конференции и семинары.

В 1977 году в составе спецгруппы создано подразделение из 10 врачей наркологов и психиатров. Оно установило тесные контакты с наркологическими кабинетами и медицинскими вытрезвителями. На основании заключений медицинских учреждений консультационно-конфликтная комиссия будет рассматривать вопросы о дисквалификации водителей, страдающих хроническим алкоголизмом и другими заболеваниями.

В спецгруппе есть свой пресс-центр (20 врачей), который постоянно сотрудничает с печатью, радиовещанием и телевидением. Стали регулярными выступления в рубрике «ГАИ», которая выходит уже третий год в республиканской газете «Удмуртская правда». Большой популярностью пользуется у зрителей цикл передач по оказанию первой помощи травмированным при авариях в телепрограмме «Здоровье». Врачи — желанные гости еженедельной радиопередачи «Пять минут о безопасности движения».

Вся эта многогранная работа, как уже говорилось, выполняется врачами на общественных началах. Она находит высокую оценку и признание. Многие активисты были отмечены приказом министра внутренних дел Удмуртской АССР, награждены почетными грамотами и ценными подарками.

В. ТРЕТЬЯКОВ,
командир медицинской спецгруппы нештатных сотрудников ГАИ МВД УАССР, кандидат медицинских наук

Л. СЕГАЛ,
старший инструктор по агитации и пропаганде ГАИ МВД УАССР, старший лейтенант милиции



Врач и инспектор дорожного надзора в рейде на Якшур-Бодьинском тракте.



Вот тан работают фары иа машиие, ноторой управляет И. Вольфман. А путь ему предстоит дальиий — ие одну сотню нилометров.

Свет в глаза

Рейд журнала «За рулем»

— Шестьдесят второй! Шестьдесят второй! Я — шестьдесят лервый! Остановите «Москвич», то ли «восьмой», то ли «двенадцатый». Водитель не выключил дальний свет. Как поняли? Прием...

В ночи голос на радиоволне звучнт как-то тревожно. А может быть, просто так кажется. Что же зто за человек, который нн во что не ставит законы дороги? Когда нас кто-ннбудь вот так лоходя хлестнет ло глазам пучком слепящего света, обычно не успеваешь не только номер машины заметнть, но лорой и марку ее определить. Ищи, как говорится, ветра в поле! Сегодня ему не уйти. Нашей грулле помогают работники автоинслекцин, а между машинамн лоддерживается лостоянная радиосвязь. Каковы наши цели? Поговорить, так сказать, с глазу на глаз с людьмн, лопирающимн интересы безопасностн движения. Выяснить, лочему лорой трудно ездить с наступлением темноты. Для зтого рейда был выбран участок дорогн Ленинград—Киев в границах Чернговской области. На ней н движение не замнрает с настулленнем темноты, и можно встретить водителей из самых разных мест.

— Шестьдесят первый! Я — шестьдесят второй! Вас лонял: «Москвич» не перешел на ближний... Останавливаем! До связи...

Мы еле услеваем свернуть на обочину н лодать сигнал «стол!» стремнтельно прнближающемуся к нам автомобилю. Чтобы не создавать опасностей другнм водителям, зажигаем на нашнх патрульных «Жигулях» проблесковый маячок, а сами слешнм к остановившейся машине. Ее водитель гасит фары, и несколько секунд, пока глаза лрнвыкают к темноте, мы ничего не видим, кроме красных огоньков габаритных фонарей «Москвнча». Ага, вот н его номер: 26-76 ЧУЖ. Из Чувашнн, стало быть. Знакомимся с водителем. Леонид Малышев только-только получнл «права». Откуда же такое наллевательское отношение к своим обязанностям? Он только разводнт руками.

— Извините! Наверное, зто я его отвлекла разговорами, — пытается сласти лоложение жена. — Простите его, он еще молодой воднтель!

Женщина улыбается. Но у нас нет никакой охоты лоддерживать этот веселый тон. Представьте себя на месте человека, не заметившего какой-то ломехн на путн из-за ослелления фарамн встречной машины. Каково ему-то? Ему не до смеха. Признает ли он уважнтельной лричину, на которую ссылается сейчас чета Малышевых? Извинит лн?

По статистике дорожных происшествнй, около лоловины всех логибших и раненых на дорогах лрнходится на темное время. В эту пору учащаются н столкновения со встречными машинами, и наезды на всякого рода прелятствия, и лотеря направлення трассы, а в результате — съезды с дороги. И все зто главным образом из-за ослелления водителей: каждый до лоследнего момента рассчитывает на дисциплину со стороны другого, на то, что тот будет точно следовать лравилам. А тут, видите ли, человек за рулем просто заговорнлся! Инслектор дорожного надзора Василий Петренко неумолим. в талоне лредулреждений Малышева лоявляется лросечка. Эта мера не кажется нам такой уж строгой. Ведь самые страшные беды на дорогах случаются нменно тогда, когда водители перестают считаться друг с другом.

Мы снова в пути. Надо сказать, что первая встреча с нарушителем нас в какой-то степени и разочаровала. Готовились столкнуться с зтаким хамом за рулем, воображение рисовало чуть ли не отъявленного хулнгана, а тут буквально сама доброЛорядочность, нормальный во всех отношеннях человек. Может быть, случайность? Нет, н дальше наш «сценарий» продолжал трещать ло всем швам. Среди водителей, которых мы останавливали, были в основном те, кто добросовестно следовал требованиям правил лользования осветительными лриборамн и все-таки... беспощадио слепил всех движущихся им навстречу. Почему? Потому что совершенно ие следили за регулировкой фар, да и вообще за техническим состоянием прнборов освещеиия. Вот н лолучалось, что, хотя все они старательио переходили иа ближиий свет, он все равно бил в глаза, создавал оласность.

Н. Храпченко, напрнмер, так нагрузнл свою «Волгу» (23-13 ЧКП), что она буквально прнсела иа задние колеса. Понятио, что угол иаклона фар тут же нарушнлся. Но воднтель не обратнл на это вннмання...

Н. Федоров слецнально чуть-чуть поднял правую фару «Москвича» (95-47 КИМ). Чтобы лучше вндеть обочниу. Прн этом он полагает, что другнм воднтелям не мешает: ведь левая фара, мол, светнт нормальио...

И. Вольфман вообще не мог объяснить, почему у «Шкоды», которой он управляет (54-81 ОДГ), одиа фара смотрнт вверх, другая — вниз.

У М. Кориненко иа РАФе (33-43 КНП), как он уверял нас, «только что» испортнлся переключатель света, а потому блнжинй ие удавалось включнть вовсе: то дальний, то подфарнннн. Мучается, конечио, человек. Но с инм мучаются н другне. Его машниа, которая то пропадает на дороге в темноте, то тонет в ярком свете собственных фар, просто оласиа.

Перечень такнх лрнмеров мы могли бы умножить. Но вряд ли в этом есть смысл. Пусть нас лоймут правильно: мы не идеалисты и знаем из собственного олыта, что средн водителей встречаются еще люди, лолросту не уважающие правила движения, не реагирующие, скажем, на законные просьбы коллег уменьшить силу света фар — перейти на блнжний. Но не побоимся заявнть, и рейд подтвердил зто, что логоду на ночных дорогах делают не онн. Гораздо больше угроз безопасности создают герои этого репортажа. В моральном плане такой баланс, может быть, и радует. Но ездить-то ло дорогам от этого ие легче. В конце концов, нам ведь все равно, станем ли мы жертвой злого умысла или чьей-то безграмотностн, равнодушия к техническому состоянию машины. И то и другое одинаково оласно. Но это еще не главный вывод. А прежде чем лерейти к главному, расскажем о второй части редакционного рейда.

Мы провели его на тех же дорогах, но днем. Вы спросите: что на интересующую нас тему можно увндеть днем? Очень многое. В частности, охотннков устанавливать на транслортные средства всякого рода нестандартные фары. Их оказалось больше, чем можно было лредлолагать. По какому лутн идет здесь «творческая» мысль? Как известно, Правила дорожного движения разрешают прнменять на машинах протнвотуманные фары. Известно и другое: на такие фары, способ их установки и включения существует государственный стандарт. А что на деле?

Вот останавливаем МАЗ 28-70 ЛИЭ. На бампере две дополнительные фары. Воднтель П. Трумпа нз АТП Купншкнса (Литовская ССР) считает, что протнвотуманные. На поверку — обычные фары от трактора, только стекла покрыты желтой краской.

На ЗИЛ—130 (89-87 ЧНЕ), принадлежащем «Сельхозтехнике» в Малой Девнце

(Черниговская область), еще хуже — на бампере стоит фара-прожектор. «А разве нельзя? — удивляется водитель А. Писанко. — Ведь она стоит низко».

Д. Тодуа из Кривого Рога (МАЗ 75-67 ДНЮ) тоже недоумевает: «А где в правилах дорожного движения записано, что разрешены только специальные противотуманные фары?»

Даже на тех машинах, на которых мы обнаруживали «фирменные» противотуманные фары, как говорится, невооруженным глазом видны были явные отступления от требований ГОСТа. Фары устанавливались очень далеко от крайних точек габарита по ширине, а включались отдельно от остальных приборов освещения. И водители об этих требованиях не имели ни малейшего понятия.

Можете себе представить, какой сюрприз вас ожидает при встрече с таким «рационализатором» на ночной дороге, включи он хоть на миг эти свои самоделки-фары! Правда, все уверяли, что вообще-то этими фарами и не пользовались ни разу. Но кто даст гарантии? И зачем их тогда устанавливали?

— Да так, знаете, для красоты! — опускает глаза В. Чичина, владелец ВАЗ—2103 06-01 ЛОР (Ленинградская область).

— Другие ставят, и я поставил! — признается П. Кузнецов из Мурманска (ВАЗ—2101 96-73 МУЗ).

Такие ответы мы слышали, к сожалению, очень часто. Да, опасное украшательство приобрело среди водителей прямо-таки эпидемический характер. Причем у большинства из тех, с кем нам пришлось беседовать, режим езды такой, что ни в туман, ни ночью им не приходилось и вряд ли придется быть на дороге. А ведь, поди ж ты, поддались всеобщему поветрию. И вот здесь в этом разговоре об одном из непременных условий безопасного движения в темное время мы подходим к главному выводу.

Он в том, что многие беды, многие ночные происшествия — прямой результат невнимания к количеству и состоянию осветительных приборов на машинах как государственных, так и личных со стороны их владельцев. Это первое. Второе: нет должного контроля со стороны Госавтоинспекции. Разве не удивительно, что все автомобили, о которых мы вели речь, месяц-другой назад проходили годовой технический осмотр и получили отметку «исправен»? Не пора ли поставить дело так, чтобы ни одна машина, выходящая из ремонта на станции технического обслуживания или в автотранспортном предприятии, не могла миновать досмотра на соответствие стандарту в приборах освещения? Чтобы хоть раз в год устраивала такую проверку ГАИ? Зачем увещевания там, где, как говорится, надо власть употребить? Нам представляется, что только такой подход к делу позволит существенным образом улучшить безопасность движения в ночное время.

В заключение хотим выразить благодарность руководству и работникам ГАИ Черниговской области, которые, признавая важность вопроса, во многом помогли нам подготовить этот материал.

Г. ЗИНГЕР,
спецкор «За рулем»
В рейде принимали участие
сотрудники ГАИ Черниговской области
С. КИЛОЧИЦКИЙ,
В. ПЕТРЕНКО, И. МОРОЗ

А. Писанко пытается доказать, что вот сюда можно установить и прожекторы, лишь бы стояли пониже.

П. Коваленко сумел отыскать только тракторную фару, да и то лишь одну. «А что, нельзя? Так я ее сейчас разобью!»

И. Скорый не имеет никакого представления о том, где должны стоять противотуманные фары.

— Помогают ли дополнительные фары? Да я, знаете ли, ни разу их не включал! — отвечает В. Чичина. — Так, для красоты поставил...

Как видите, и мотоциклист туда же — изловчился и здесь приделать дополнительную фару. «А разве плохо?» — удивляется В. Сердюк.



Фото В. Панярского

Эксперт установил...

Случилось это в поселке Пап Наманганской области. Вынырнув из-за угла, автомобиль сбил женщину. Не остановившись, не оказав помощи потерпевшей, водитель скрылся. Свидетелей поблизости не было. Единственная улика — собранные работниками милиции при осмотре места происшествия 68 осколков стекла от фары автомобиля. Подозрение пало на владельца одного «Запорожца», у которого была обнаружена разбитой правая фара. Осколки, найденные на месте происшествия, а также извлеченные из ободка разбитой фары «Запорожца», отправили в Ташкент, в автотехническую лабораторию оперативно-технического отдела МВД Узбекской ССР.

На первый взгляд, исследование несложное. Прикладывай стеклышки одно к другому до тех пор, пока не сойдутся. А вдруг это случайное совпадение? Надо исключить его, и старший эксперт-криминалист Ю. И. Попов, выявив совмещения по линии изломов, исследовал микроскопические выступы, все углубления на осколках. А когда результаты всех возможных замеров и исследований сошлись, дал заключение: осколки ранее составляли одно целое. Вина водителя «Запорожца» была доказана.

Майор милиции Ю. И. Попов — специалист по дорожно-транспортным происшествиям. Опытный автомобилист, в прошлом офицер Советской Армии, службу в милиции начал инспектором дорожного надзора. Затем некоторое время трудился следователем, и вот уже пятнадцать лет на экспертной работе. Каких только вопросов не приходилось ему решать...

За рулем «Волги», спешившей из Термеза в Джаркурган, был опытный, дисциплинированный водитель. Но, неожиданно, выехав на левую сторону, машина опрокинулась, в результате чего погибла женщина. По мнению водителя, причиной аварии был какой-то дефект заднего моста. И действительно, разобрав мост, специальная комиссия обнаружила в кожухе левой полуоси два обкатанных кусочка металла диаметром 5—9 миллиметров. Откуда взялись эти кусочки? Не они ли причина аварии? Мог ли водитель предотвратить беду?

Золотая середина

Что показали испытания различных систем ремней безопасности

Ремни безопасности на автомобилях стали обязательными уже в 23 странах. Но многие автомобилисты еще критически относятся к ним — неохотно пользуются ремнями, неправильно регулируют их длину, а то и вовсе не пристегиваются, садясь за руль. Как видно, люди еще сомневаются в том, что из средств защиты водителей и пассажиров ремни пока что самое эффективное. В этой связи, думаем, будут интересны результаты сравнительных испытаний различных средств пассивной безопасности, проведенных недавно в ФРГ.

Первый вывод исследователей — ремни безопасности совершенно необходимы, ибо ни одно другое приспособление не может заменить устройства, удерживающего водителя и пассажиров при аварии от движения по инерции. Почему? Потому, что даже самые мощные наружные поглотители энергии, самая безупречная в смысле безопасности внутренняя отделка салона не дают должного эффекта, если при резком торможении или столкновении автомобилей тело водителя или пассажира не приобретает запрограммированного на этот случай отрицательного ускорения вместе со всей останавливающейся массой. Деформация автомобиля до его полной остановки происходит менее чем за 1/10 секунды, и только приемистая, достаточно быстро срабатывающая система удерживания способна не дать сохраняющим инерцию телам водителя и пассажира удариться о рулевую колонку, щиток приборов или ветровое стекло.

Во-вторых, исследование имело цель установить, какая из всех известных удерживающих систем наиболее удобна и эффективна. Для этого испытывались двух-, трех-, четырехточечные ремни, а также автоматически наполняющиеся воздушные мешки. Несколько слов о том, как это происходило.

Специально спроектированные «скоростные салазки» с манекеном разгонялись по направляющей дорожке до скорости 50 км/час. При помощи деформирующихся стальных лент салазки затормаживались при ударе в бетонную стенку так резко, что полностью останавливались, совершая тормозной путь всего в 40 см. Возникавшие при этом отрицательные ускорения достигали очень больших величин, нередко в 10 раз превышая те, которые допускаются при тренировках космонавтов. Сложная электронная аппаратура точно фиксировала отрицательные ускорения головы и груди. Кроме того, регистрировались, как важные измерительные величины, усилия на ремнях и динамическое смещение головы и корпуса манекена вперед. Использовалась также сверхскоростная кинокамера, дающая до 500 снимков в секунду.

Как выяснилось, ни один из перечис-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

БОЛГАРИЯ. В Софии состоялся первый съезд Союза болгарских автомобилистов, обсудивший актуальные проблемы безопасности движения, автомобильного туризма, влияния автомобилизации на окружающую среду.

ВЕНГРИЯ. К началу 1977 года на тысячу человек в стране приходился 61 автомобиль, в то время как год назад — 55.

ГДР. Автомобильный парк республики в 1976 году вырос на 300 тысяч и составляет сейчас около 6 миллионов единиц.

ПОЛЬША. По статистике Управления дорожного движения, самая частая причина дорожно-транспортных происшествий в стране — несоблюдение правил проезда перекрестков. Затем следуют недооценка скорости автомобилей, езда на красный свет, превышение скорости движения. В последнее время наметилась устойчивая тенденция увеличения доли «происшествий без жертв» в общем числе ДТП.

ПОЛЬША. В целях сократить движение транзитных автомобилей через Лодзь, находящийся на пересечении важнейших шоссейных дорог страны, начато строительство 127-километрового «кольца» — благоустроенного шоссе, которое должно разгрузить городские улицы.

ЧССР. По улицам Праги ежедневно движется около 200 тысяч легковых автомобилей, то есть на каждых шестерых жителей приходится по одной машине. По оценкам специалистов, к 1985 году это соотношение составит уже 3 : 1.

ЮГОСЛАВИЯ. Вошел в строй мост через Дунай, который сделает более коротким путь из Сербии в Воеводину. Ширина его — 12 метров, длина — 1435 метров. Ежедневно по нему проезжает более 15 000 автомобилей.

АВСТРАЛИЯ. Согласно опубликованным в Канберре сведениям, в 1976 году в дорожно-транспортных происшествиях погиб каждый четырехтысячный австралиец. Всего на дорогах страны в прошлом году расстались с жизнью 3584 человека.

АВСТРИЯ. С 1976 года стали обязательными ремни безопасности. Результаты не замедлили сказаться: в 1976 году на дорогах страны погибло на 13,6% меньше людей, чем в предыдущем. Пользующиеся ремнями водители и пассажиры, как установлено, погибают почти в полтора раза реже, чем пренебрегающие ими.

Внимательно исследовав детали заднего моста, Юрий Иванович выявил повреждение сепаратора и внутренней обоймы в коническом подшипнике дифференциала. Видимо, по ним обкатывались злополучные металлические обломки, которые в конце концов попали между роликами и сепаратором и заклинили подшипник. На какое-то мгновение движение коробки дифференциала и связанной с ней ведомой конической шестерни было приостановлено. Одно из колес, продолжая вращаться в прежнем направлении, через дифференциал (коробка которого очень короткое время оставалась неподвижной) заставило другое колесо вращаться в противоположном направлении. Вот откуда занос автомобиля. Стало быть, не мог водитель предотвратить аварию, все произошло неожиданно, как раз в тот момент машина ему не подчинялась.

Казалось бы, все ясно. Но откуда в заднем мосту эти «предметы»? По чьей вине они туда попали? Новое исследование кожуха левой полуоси, фотографий заднего моста. И вот на рессорной подушке обнаружены следы электросварки, а в посадочном месте — круглый штырь, остатки электрода. Выходит, что кусочки металла — результат небрежной сварки, произведенной без разборки заднего моста. Вот теперь можно поставить точку.

— Наша обязанность — не только изобличать виновных. Чаще мы стремимся восстановить доброе имя, репутацию человека, — говорит Юрий Иванович, вспомнив еще один случай из своей практики.

...На полевой дороге возле молочнотоварной фермы нашли раненого. Его доставили в больницу, где он, не приходя в сознание, скончался. Никаких свидетелей, никаких улик. Только на брюках погибшего под наслоением грязи обозначились следы протектора автомобиля. Такие же следы, как установлено следствие, имели протекторы колес самосвала МАЗ—555.

Вещественные доказательства отправили на автотехническую экспертизу. Здесь сфотографировали след на одежде погибшего, замерили параметры рисунка. Эти результаты Юрий Иванович сравнил с образцами отпечатков протекторов всех видов автотранспортных средств. Заключение эксперта: нет, это не следы самосвала. Ближе всего они были к рисунку автомобильной шины модели ИЯ-12 или ИЯ-112. Такой вывод помог отвести подозрение от невиновного водителя, а следствию, сузив круг дальнейших поисков, быстро найти преступника.

Вот так эксперт, обладая опытом криминалиста и специальными инженерными знаниями, с помощью достижений науки способствует установлению истины, соблюдению социалистической законности.

Е. ПОПОК

г. Ташкент

ленных типов ремней не предохранит в полной мере от удара о рулевое колесо при фронтальных столкновениях. Наиболее надежным в этом отношении оказался самый обычный трехточечный ремень без автоматики (у нас он называется диагонально-поясным). Если он надевался с достаточным натяжением, смещение головы вперед и нагрузки от отрицательных ускорений были невелики. Четырехточечным ремнем манекен прижимался тоже достаточно крепко. Однако из-за длинных плечевых лямок ремни часто расстегивались, вследствие чего возрастало смещение головы водителя вперед, а с ним и возможность травм. Зафиксированная при этом кинематика движения корпуса манекена обнаружила увеличение ускорений в вертикальном направлении, вращательных усилий и нагрузок на позвоночник. Менее безопасным оказался и автоматический (самонакладывающийся) трехточечный ремень. Дело в том, что возникающие при аварии или наезде автомобиля на препятствие большие усилия (свыше 1000 кг) способствуют тому, что довольно свободно поначалу намотанная на ролик автомата лента ремня сразу же крепко «схватывает», в результате чего длина ее уменьшается на 10—15 см. Но, несмотря на это, многие специалисты рекомендуют именно трехточечные самонакладывающиеся ремни. Не только из-за свойственных им удобств при пользовании. Главное, что блокирующая автоматическая система намотки ремня гарантирует требуемое натяжение, исключает произвольное регулирование длины.

Во время испытаний уже на практике неплохо себя зарекомендовали и воздушные надувающиеся мешки. При авариях они выполняют ту же функцию, что и ремни безопасности. К тому же исключают «неразумный саботаж» водителя и пассажиров, поскольку работают сами по себе, не требуя никакого воздействия — пристегивания, регулировки, натяжения. Есть мнение, что самонадувающиеся мешки следовало бы ввести в обязательном порядке, как и ремни безопасности. Однако высокая стоимость и сложное техническое исполнение делает такое решение малореальным.

Следует упомянуть также о недавно запатентованном фирмой «Фольксваген» комбинированном «автомате удерживания», состоящем из самонакладывающегося двухточечного диагонально-плечевого ремня и деформирующейся упругой подушки для колен, которая в данном случае должна заменять тазовый ремень. Во время испытаний этот «автомат» показал себя при фронтальных столкновениях почти равноценным воздушным мешкам, а во всех других случаях — не уступающим трехточечным ремням.

В будущем, считают западногерманские исследователи, эти автоматические ремни с предварительным натяжением и ограничителем усилий заменят все имеющиеся системы. Но пока что «синтезом надежности, комфорта и допустимых затрат» остается обычный трехточечный (диагонально-поясной) ремень, получивший широкое распространение.

Что ж, с этим выводом можно согласиться. При одном условии — если автомобилисты будут пользоваться ремнями безопасности должным образом, в точном соответствии с инструкциями и предписаниями и не давая себе поблажек, которые, как известно, обходятся чересчур дорого во всех отношениях.

КАНАДА. В Торонто испытываются первые 10 автобусов, оборудованные электронным устройством для связи с центром управления. К 1985 году в городе должно быть охвачено единой автоматизированной системой управления 500 машин общественного транспорта. ЭВМ, получая сведения о месте нахождения каждой из них и числе пассажиров и сопоставляя результаты обработки с заданной программой, будет передавать водителю команды, предлагающие пропустить остановку, изменить скорость, маршрут движения и т. д. Водитель при помощи 16 кнопок на пульте может передавать в центр стандартные сообщения — вызов полиции, техпомощи, извещение о заторе и т. д.

США. В Новом Орлеане на одном из мостов через Миссисипи помещено табло. Если автомобиль движется через мост со скоростью, превышающей допустимую, на табло специальное контролирующее устройство зажигает надпись «Вы спешите».

ФРГ. В 1976 году жители Западной Германии проехали на своих автомобилях в общей сложности 289 миллиардов километров, что на 4,7% больше, чем в 1975 году. Автомобильный парк страны за это время увеличился на 5,2%. Все это сопровождается и ростом числа несчастных случаев: в 1976 году было на 5,6% больше убитых и раненых, чем в предыдущем.

ФРГ. На автостраде Мюнхен — Гармиш-Партенкирхен интенсивно ведутся работы по сооружению подземного туннеля для... лягушек. Решение о постройке необычного и дорогого туннеля принято из-за большого числа катастроф, вызванных ежегодной миграцией лягушек к местам размножения.

Путь, по которому их веками гонит инстинкт, не претерпевает ни малейшего отклонения и проходит как раз через автостраду.

ШВЕЦИЯ. Дорожно-транспортные происшествия продолжают расти. В целом по стране в 1975 году было на 16—17% больше ДТП, чем в 1974 году, а в минувшем — на 15% больше, чем в 1975-м. На 40% ежегодно увеличивается число угонов автомобилей.

ШВЕЦИЯ. Осмотр 641 175 автомобилей показал, что 63% их имеют различные неисправности и дефекты; треть (32,4%) — в системе освещения и различных вспомогательных устройствах, например стеклоочистителях; каждая четвертая неисправность (27,3%) — неполадки в тормозной системе.

Кто виноват?

Поворачивая на главную дорогу

Ситуации, которые мы собираемся рассмотреть, могут сложиться ие только иа перекрестках. Но чаще асего они аозиикают именио здесь, иа особо опасных участках дорог, требующих от аодителей максимальной осмотрительиости и дисциплинироаанности. Казалось бы, Прааила тщательио, асестороние и строго регламентируют двнжение через перекрестки, а точиое выполиение их положеиий гараитирует безопасность. И асе-таки иаходятся водители, которые пытаются эти требования толкоаать по-своему. Ничем хорошим, ясное дело, это закончнться не может.

Зимиим аечером, а гололед чимкентский водитель Г. Валеея приближался иа аатомобиле-такси ГАЗ—21 по аторостепенной улице к пересечеиию с главной. «Я убедился а отсутстаии транспорта на глааной улице, — пишет он в редакцию, — и иачал леаый поворот. Когда я уже закончнл его и проехал от перекрестка около 13 метров, то уандел перед собой сает фар астречиой машины». Уходя от лобоаого удара, Валеев резко саернул алеао. Однако избежать столкноаеиия со встречным грузоаиком ГАЗ—51, которым управлял водитель Кульсеитоа, так н не удалось. Более того, после удара на углу перекрестка грузовик сбил пешехода. Суд пригоаорил Валеева к четырем годам лишения саободы.

И аот его письмо в редакцию, а котором ои полиостью отрнцает саою аииу. Глааный довод — я, мол, леаый поаорот уже закончил и иаходнлся на саоей стороне проезжей части.

Другой случай произошел уже ясным днем иеподалеку от Иркутска. М. Березоаский иа саоих «Жигулях», подъехаа к перекрестку, увидел знак «Пересечеиие с главиой дорогой». Сама дорога, как утаерждает ои, была саободиа и спраа и слева. «Переключиашись иа аторую передачу, стал проезжать перекресток, — пишет Березовский. — Но ие доехал до осеаой лииии главной дороги около трех метроа, как увидел даижущийся слеаа иа большой скорости ВАЗ—2103».

Что же делает в этой ситуации М. Березовский? «Я переехал осеаую лииию дороги, полностью осаободил путь для встречиой машины и продолжал даижение по саоей стороие. Неожиданио для меия встречная машииа саериула влеао. Я «сбросил газ» и затормозил, ио а это аремя встречная машииа ударила мой аатомобиль а прааый угол». Дело, к счастью, обошлось без жертв и тяжелых траам. Виноаником ааарии признали Березоаского, с чем он категорически не согласеи. По его мнеиию, причииа всего — иеопытность и растерянность аодителя астречной машины.

Суть обеих ситуаций одинакоаа. Не только потому, что на иих распространяется один и тот же пункт Прааил дорожного движения. Но и по образу мыслей, если хотите, логике поступкоа аиновникоа происшествий. Ведь и тот и другой считали, что, успев убраться иа «саою» сторону дороги, оин не вступили а протиаоречие с Прааилами, а маиеары других аодителей были, мол, иеопраадаиными и потому для иих соаершеиио неожиданнымн. Вот против подобиого толкоаания Прааил мы и хотим возразить.

Итак, пункт 110 требует от асех иаходящихся иа аторостепенной дороге уступить тем, кто движется по главной. «Уступить дорогу» — означало для Валеева и Березоаского, что оии могли иачать леаый поаорот лишь а том случае, если их дейстаня ие повлияют иа режим даижения аатомобилей, приближаашихся к перекрестку по главной дороге, не заставят их аодителей тормозить или манеарировать. В противном случае Правила квалифицируют действия водителя как создание помехи для движения (пункт 3). Таким образом, Валеев и Березовский могли, согласио пунктам 3 и 110 Прааил, начать леаый поворот лишь а том случае, если они этим манеаром не создавали аодителям Кульсеитоау и Рябчикову помехи для беспрепятственного проезда через перекресток.

У иас ие было достаточиых исходных данных, чтобы расчетиым путем исследовать механизм рассматриваемых дорожных происшестаий, но, судя по письмам аииоаникоа, нельзя исключить, что аодители Кульсеитоа н Рябчикоа оценили их действия как опасиые и потому, боясь столкиоаеиия, применили маиеар. Ну а раз этот маиеар был выиуждеиным, то Валеев и Березоаский, хотя и успели «проскочить» перекресток и до столкиоаеиия даже осаободить, по их слоаам, путь иаходиашимся на глааной улице, асе же ие аыполиили осноаного требоаания пункта 110 Прааил, обязыаающего их уступить дорогу транспортным средстваам, движущимся по главиой дороге.

Может возникнуть вопрос: а правильно ли дейстаоаали а сложиашейся ситуации Кульсеитов и Рябчиков? В подобных случаях вступают а силу требоаания пункта 73 Прааил: «Водитель должеи принять меры к снижению скорости или останоаке перед любым препятствием, которое ои должен был и мог предаидеть». Итак — снижение скорости или остаиовка. Одиако Кульсеитоа и Рябчикоа примеиили маиеар и столкиовеиия ие избежали. Возможно, и оии, с своей стороны, не аыполиили требоваиий Прааил? Такой аыаод без дополнительного аиалнза других даиных был бы преждеаремеиным. Дело а том, что Прааила ие запрещают и маневр для предотвращения происшестаия. Быааюют такие дорожные ситуации, когда это будет единственно вериое решенне. В случае с Г. Валееаым как раз аатотехнические экспертизы подтвердили, что аодитель ГАЗ—51 при гололеде не имел аозможиости предотаратить столкноаение экстреиным торможением.

Когда же все-таки манеар следует считать оправдаиным? В общей форме можно ответить так: тогда, когда водитель не имеет технической аозможности избежать происшествия посредстаом торможения в соответстаии с требоаииями пункта 73 Прааил.

В таких случаях ася аина за происшестаие может лечь на водителя, начавшего леаый поаорот с аторостепенной дороги на близком расстояиии от аатомобиля, даижущегося по глааной. Но и а тех случаях, когда манеар, возможио, и не был опраадаи, он все-таки был аынуждеи, поскольку аодители, делавшие леаый поворот на глааиую дорогу, просто застааляли следовавших по ней изменять режим движеиия. И здесь уже ие играет ролн тот факт, что поворачнвавшие к моменту самого столкновеиия успевали занять «саое» положение на дороге.

В. МАЛАХА,
заместитель заведующего лабораторией ВНИИ судебных экспертиз

По письму приняты меры

Водитель автобуса ЛАЗ—695М П. Терский из Красноярска прислал пнсьмо а редакцию, а котором отметнл отдельные дефекты и конструктнаные недоработкн закрепленного за ним ЛАЗа. С этнм пнсьмом редакция ознакомнла директора львовского аатобусного заaода тоа. Следя. В саоем отаете днректор сообщил, что пнсьмо водителя обсуждалось на соаещаниях контрольного аппарата и работникоа цеха сборкн и нспытания аатобусоа.

Замечання по конструкцни ЛАЗ—695М, а том чнсле приаеденные а пнсьме, аысказыаались потребнтелямн н ранее. Все они учтены зааодом прн разработке ноаых автобусов. И у аыпускаемого сейчас аместо ЛАЗ—695М ЛАЗ—695Н нзменены воздухозаборннк, глушнтель; анедрена ноаая саетотехннка; для защиты основання кузоаа ааедено антикоррозионное покрытне, которое наносится методом напылення без растаорнтеля; моторный отсек уплотняется микростеклоаолокном. Соаершенстаоаанне коиструкцнн автобусоа продолжается.

Днректор сообщнл также, что руковaодстао н общестаенность зааода аедут систематнческую борьбу с бракоделами, прнменяя меры воспитательиого, экономического и администратиаиого характера. Сейчас на ЛАЗе анедряется комплексная система управления качестаом, что уснлнт коитроль за аыпускаемой продукцней.

В заключение тоа. Следь поблагодарил аодителя за пнсьмо, отметиа, что а определеииой степенн оно поможет зааоду поаысить отаетстаенность непосредстаенных нсполнителей. Тоа. Терскому была предложена также техническая помощь а устраненни аозникших на аатобусе неполадок.









ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Кто пользуется преимуществом в показанной обстановке?

водитель автобуса — 1
водитель грузовика — 2

II. Можно ли остановиться в этом месте?

можно — 3
нельзя — 4
можно, если от знака более 50 м — 5

III. Кто должен уступить дорогу?

водитель трамвая — 6
водитель автомобиля — 7

IV. Соответствуют ли действия водителей правилам буксировки?

да — 8
нет — 9

V. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

велосипед и мотоцикл, автомобиль, троллейбус — 10
мотоцикл и автомобиль, троллейбус, велосипед — 11
велосипед и автомобиль, троллейбус, мотоцикл — 12

VI. Может ли водитель обогнать мотоциклиста, движущегося со скоростью 40 км/час?

может — 13
не может — 14

VII. Кто из водителей правильно выполняет разворот?

оба водителя — 15
мотоциклист — 16

VIII. Можно ли повернуть направо на этом участке дороги?

можно — 17
нельзя — 18

IX. Если при заносе мгновенно «сбросить газ», улучшит ли это положение?

улучшит — 19
ухудшит — 20

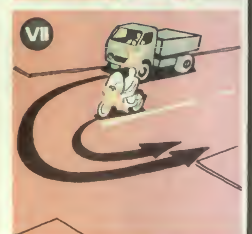
X. За сколько метров от перекрестка запрещен разворот?

5 м — 21
10 м — 22
15 м — 23
20 м — 24

Ответы — на стр. 40











У поворота на Калугу (174-й километр).



МОСКВА — КИЕВ

АЗС (737-й километр).



Журнал «За рулем» представляет новую автомобильную дорогу

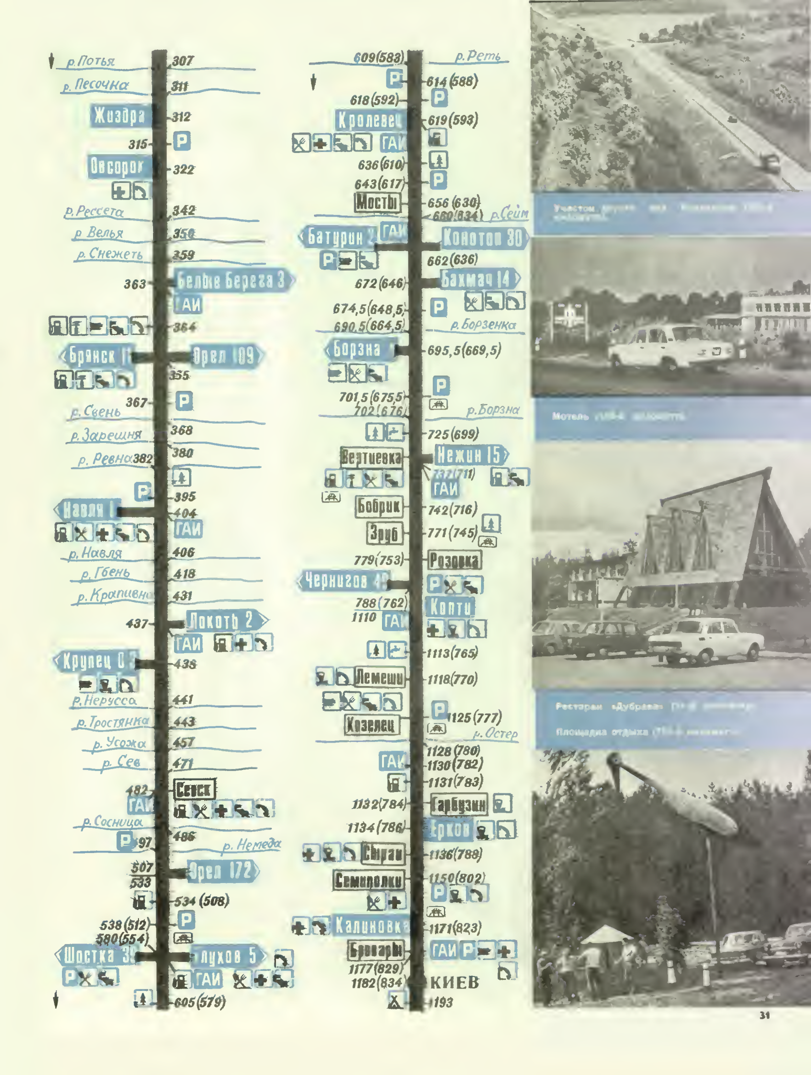
С вводом в строй дороги Москва — Калуга — Брянск — Севск открылся новый, более короткий путь из столицы нашей Родины в Киев и далее в Закарпатье, Молдавию, к Черноморскому побережью. Правда, чистый выигрыш в расстоянии от Москвы до Киева в сравнении с прежней дорогой через Орел не так уж велик — всего лишь 25 километров. Однако отличное почти на всем протяжении бетонное покрытие и то, что дорога проходит в стороне не только от крупных городов, но и от десятков более мелких населенных пунктов, обеспечивает довольно высокую среднюю скорость, и в конечном счете поездка занимает намного меньше времени, требует от водителя гораздо меньше сил и нервов.

Должны пояснить, что на нашей схеме уже известные дорожные знаки дополнены такими, как «Пост ГАИ» (174-й километр и далее), «Магазин» (44-й километр), «Площадка отдыха» (382-й километр), «Питьевая вода» (725-й километр), и табличкой «Эстакада» (42-й километр), а пункты питания разделены на «Рестораны» (51-й километр) и «Кафе-столовые» (48-й километр). Кроме того, новая трасса дважды — на 507-м и 762-м километрах выходит на дороги, существовавшие прежде (Москва — Киев и Ленинград — Киев), где свой отсчет километров. Поэтому после 507-го километра расстояния по новой дороге даются в скобках.

Краткое описание дороги — на стр. 39



р. Нара 82
р. Истья 93
Балабаново 100
104
Обнинск 105
Малоярославец 14
Подольск 68
107
р. Протва
110
Малоярославец 12 129
Ерденево 135 Р
Михеево 140
р. Пустынка
142,5
143,5
Детчино 0,2
р. Сетунь 150,5
Тимохино 151
154 р. Суходрев
Медынь 55
Калуга 16
ГАИ 174
р. Угра
177
Юхнов 70 182
204 Бабынино 0,2
ГАИ
р. Клютома 218
222 р. Серена
227 р. Альшанка
Мещевск 13
Кудринская 8
228
р. Лонкава
232
249 Сухиничи 5
р. Брынь 254
Брынь 3
Думиничи 12
268
р. Брынь
272
р. Драгожань
277
р. Высокая
280
р. Песочна
285
р. Ясенок
292
Жиздра 5
Людиново 4
Р 299
р. Жиздра 300



р. Потья 307
р. Песочка 311
Жиздра 312
315
Овсорок 322
р. Рессета 342
р. Велья 356
р. Снежеть 359
363 Белые Берега 3
ГАИ
364
Брянск 11
Орел 109
355
367
р. Свень
р. Зарешня 368
р. Ревна 382 380
395
Навля 1
404
ГАИ
р. Навля 406
р. Гбень 418
р. Крапивна 431
437 Локоть 2
ГАИ
Крупец 0
438
р. Нерусса 441
р. Тростянка 443
р. Усожа 457
р. Сев 471
482 Севск
ГАИ
р. Сосница
486
р. Немеда
497
507
533
Орел 172
534 (508)
538 (512)
580 (554)
Шостка 38
Глухов 5
ГАИ
605 (579)
609 (583) р. Реть
614 (588)
618 (592)
Кролевец
619 (593)
ГАИ
636 (610)
643 (617)
Мосты
656 (630)
660 (634) р. Сейм
Батурин 2
ГАИ
Конотоп 30
662 (636)
672 (646) Бахмач 14
674,5 (648,5)
690,5 (664,5) р. Борзенка
Борзна
695,5 (669,5)
701,5 (675,5)
702 (676) р. Борзна
725 (699)
Вертиевка
Нежин 15
737 (711)
ГАИ
Бобрик
742 (716)
Заруб
771 (745)
779 (753) Розовка
Чернигов 49
788 (762)
1110
ГАИ
Копти
1113 (765)
Лемеши
1118 (770)
Козелец
1125 (777)
р. Остер
ГАИ
1128 (780)
1130 (782)
1131 (783)
1132 (784) Гарбузин
1134 (786) Бобрик
Скрипки
1136 (788)
Семиполки
1150 (802)
Калиновка
1171 (823)
Бровары
ГАИ
1177 (829)
1182 (834) КИЕВ
1193

Карбюратор нового типа

В сложной, многогранной работе по совершенствованию мотоциклетной техники немало зависит от заводов, которые поставляют комплектующие изделия. Сегодня их роль особенно заметна, поскольку в последнее время многие виды этой продукции по конструкции и потребительским качествам не удовлетворяют возросшим требованиям и становятся тормозом на пути развития передовых конструкций мотоциклов. В этой связи наиболее часто называли карбюраторы, генераторы, приборы электрооборудования. Сегодня мы с удовлетворением констатируем, что «лед тронулся». Ленинградский карбюраторно-арматурный завод имени В. В. Куйбышева начал выпускать новые, более совершенные карбюраторы для массовых моделей мотоциклов легкого и среднего классов. Об этих приборах рассказывается в предлагаемой статье.

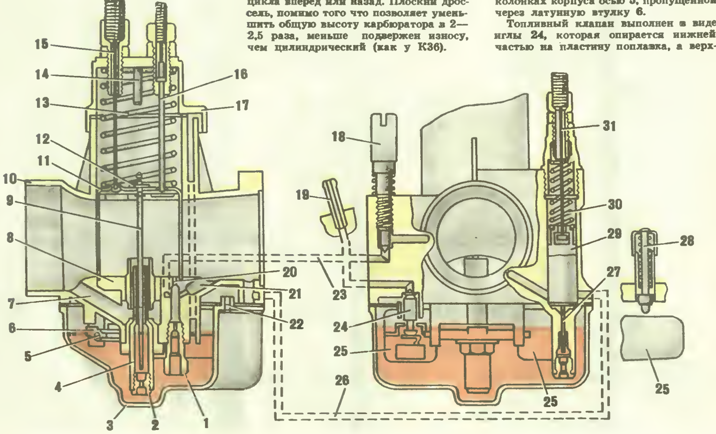
Рост мощности мотоциклетных двухтактных двигателей, характерный для последних лет, поставил на очередь вопрос о новых карбюраторах, ибо К36 уже исчерпал свои возможности. Для более форсированных моторов современных мотоциклов потребовалось увеличить диаметры диффузора и смесительной камеры, отверстия в седле топливного клапана, а также повысить подъемную силу поплавка. Введение таких изменений в конструкцию К36 вызвало бы чрезмерное увеличение габарита, да и за время его производства были накоплены конструкторские разработки, давшие возможность и основание перейти к более совершенным решениям, в частности центральному расположению поплавковой камеры и плоскому дросселю. Новый карбюратор обеспечивает бесперебойное снабжение двигателя топливом при резких разгонах и торможениях, кренах, наклонах мотоцикла вперед или назад. Плоский дроссель, помимо того что позволяет уменьшить общую высоту карбюратора в 2—2,5 раза, меньше подвержен износу, чем цилиндрический (как у К36).

Новый прибор получил обозначение К62. На его базе разработаны модификации, которые отличаются диаметром диффузора и пропускной способностью дозирующих систем и предназначены для разных мотоциклов (см. таблицу), в том числе тех, чье производство намечено начать в ближайшее время. Ныне уже выпускаются К62П, К62М, К62С, и многие владельцы «Планеты-3», «Планеты-спорт», «Минска», изготовленных в этом году, имеют такие карбюраторы на своих машинах.

Рассмотрим устройство карбюратора. Он состоит из трех основных частей — корпуса **10**, поплавковой камеры **3** и крышки **17**. Как и насадок **8**, они отлиты под давлением из цинкового сплава ЦАМ 4-1. Диаметр диффузора обозначен на корпусе и насадке.

Поплавковый механизм рычажного типа состоит из двух капролактамовых поплавков **25**, которые закреплены в колонках корпуса осью **5**, пропущенной через латунную втулку **6**.

Топливный клапан выполнен в виде иглы **24**, которая опирается нижней частью на пластину поплавка, а верх-



Модель карбюратора	Диаметр диффузора, мм	Для какой машины предназначен
К62	30	«Юпитер-4»
К62Б	32	«Планета-4»
К62В	26	«Восход—3»
К62Г	26	«Тулица»
К62Д	28	«Юпитер-3»
К62Е	30	СЗД (мотоколяска)
К62П	32	«Планета-3»
К62Л	26	«Нептун—23» (лодочный мотор)
К62М	32	«Планета-спорт»
К62С	26	ММВЗ—3.115 «Минск»

ней (с шайбой из эластичного материала СКУ-6) закрывает канал подвода топлива. Его уровень в камере регулируют, подгибая опорную пластину.

В вертикальном колодце корпуса размещен плоский П-образного сечения дроссель из латунного листа. В его стенке, обращенной к воздухоочистителю, снизу сделан радиусный вырез, обеспечивающий заданное разрежение над распылителем.

В верхней стенке дросселя закреплена тяга 16 с винтом, ввернутым в крышку. Вращая его, ограничивают опускание дросселя. Поднимает же его трос 15, связанный с ручкой «газа», а опускает — пружина 13. Дозирующая игла 9 может занимать в дросселе одно из трех положений — в зависимости от требуемого состава смеси. Их фиксирует замок 12.

Все приведенные в таблице модификации карбюратора, кроме К62Л и К62С, снабжены пусковым устройством (корректором). Оно состоит из плунжера 29 с дозирующей иглой 27, которая двигается в колодце корпуса, пружины 30 и троса 31. Для облегчения пуска зимой (при морозах ниже 15°) предусмотрена возможность переобогащения смеси утопителем 28 поплавка. По конструкции он аналогичен применяемым в других мотоциклетных карбюраторах. Чтобы исключить попадание в цилиндр излишка топлива, который может привести к гидравлическому удару с разрушительными последствиями, в поплавковой камере предусмотрено дренажное отверстие 22.

Поскольку при обкатке нового двигателя не рекомендуется повышать обороты до максимальных, на внутренней стороне крышки отлит упор-ограничитель 14 подъема дросселя. Для облегчения разборки карбюраторов при промывке жиклеры, а также распылитель сделаны съемными.

Крышка и поплавковая камера соединены винтами с корпусом карбюратора через прокладки из материала БР-1.

Важное достоинство нового карбюратора еще и в том, что у его фланца такие же присоединительные размеры, как и у прежней модели. Если добавить, что расстояние от оси диффузора до нижней точки у старого и нового приборов практически одинаково, а габарит различается весьма незначительно (75×81×162 мм у К62, против 63×97×137 у К36), то станет понятным, что К62 может занять место К36 без всяких переделок.

В заключение — об особенностях эксплуатации и регулировки нового карбюратора.

Прежде всего, его жиклеры нельзя чистить металлическими предметами. Недопустимо промывать карбюратор ацетоном, вообще сильнодействующими растворителями. Для этого вполне подходит чистый бензин и сжатый воздух.

При длительной эксплуатации мотоцикла в жару (35—40° и выше), а также на высоте от 2000 метров над уровнем моря рекомендуем опустить дозирующую иглу 9 на одну канавку. В холода (ниже минус 15°) иглу следует, наоборот, поднять на одну канавку.

Регулируют обороты холостого хода так. Перед пуском двигателя устанавливают дроссель вращением винта 16 в такое положение, чтобы между его стенкой и нижней образующей отверстия в насадке 8 была небольшая (2—2,5 мм) щель. Регулировочный винт 18 полностью заворачивают, а затем выворачивают на пол-оборота — оборот. Пускают двигатель и прогревают его до нормальной температуры. Отворачивая винт 16, добиваются минимальных устойчивых оборотов двигателя, а затем постепенно отворачивают винт 18 (обедняя смесь) до возникновения перебоев. После этого медленно заворачивают винт 18 (обогащая смесь), пока двигатель не начнет работать устойчиво. Теперь, заворачивая винт 16, уменьшают обороты и для них находят новое положение винта 18, так же, как в первом случае. Эти операции повторяют, пока опять не будут получены минимальные, но вполне устойчивые обороты двигателя.

Правильность регулировки оборотов холостого хода проверяют резким открытием и закрытием дросселя. Если двигатель глохнет при резком открытии дросселя, следует завернуть винт 18 на четверть — половину оборота (смесь обогатится), а если останавливается при резком закрытии дросселя — настолько же вывернуть (смесь обеднится).

Мы надеемся, что новый карбюратор «Ленкарза» удовлетворит даже самых требовательных мотоциклистов.

Г. ЛЕВИН,
начальник КБ «Ленкарза»
г. Ленинград

Карбюратор К62: 1 — топливный жиклер холостого хода; 2 — главный топливный жиклер; 3 — поплавковая камера; 4 — распылитель; 5 — ось поплавка; 6 — втулка рычага поплавка; 7 — воздушный канал; 8 — насадок; 9 — дозирующая игла; 10 — корпус; 11 — дроссель; 12 — замок иглы; 13 — пружина дросселя; 14 — упор-ограничитель подъема дросселя (удаляется после обкатки двигателя); 15 — трос управления дросселем; 16 — тяга с винтом регулировки холостого хода (опускания дросселя); 17 — крышка; 18 — регулировочный винт холостого хода; 19 — топливоприемный штуцер; 20 — переходное отверстие; 21 — эмульсионный канал холостого хода; 22 — дренажное отверстие; 23 — воздушный канал холостого хода; 24 — запорная игла с шайбой; 25 — поплавок; 26 — эмульсионный канал корректора; 27 — дозирующая игла; 28 — утопитель поплавка; 29 — плунжер; 30 — пружина плунжера; 31 — трос управления корректором.



ГОДЫ, ФАКТЫ

1973 г., АВГУСТ. Победным оказался дебют советских автомоделистов в чемпионате Европы. Наша команда заняла первое место в национальном зачете. Москвич В. Попов, выступая с гоночной моделью класса 2,5 см^3, установил рекорд мира — 220,426 км/час.

1973 г., СЕНТЯБРЬ. Розыгрыш Кубка Европы по мотоболу, проходивший в ФРГ, закончился убедительной, четвертой по счету победой команды СССР.

1973 г., ОКТЯБРЬ. Исполнилось 75 лет отечественному автомотоспорту, который ведет свое начало с «моторной гонки» протяженностью 39 верст по маршруту станция Александровская — Стрельна — Александровская близ С.-Петербурга в 1898 году. В ней приняли участие пять мотоциклов и один автомобиль.

1973 г., ОКТЯБРЬ. Советские гонщики на автомобилях «Жигули» одержали победу в международном ралли «Тур Европы» (дистанция — 13 000 км), завоевав главные призы — «Золотой кубок» и «Серебряный кубок».

1973 г., НОЯБРЬ. Президиум ВЦСПС, Бюро ЦК ВЛКСМ и Президиум ЦК ДОСААФ СССР определили победителей Всесоюзного социалистического соревнования организаций оборонного Общества за 1973 год. Первые места завоевали организации ДОСААФ Белорусской и Украинской ССР, Краснодарского края, Ростовской и Тульской областей. 30 работников Общества удостоены орденов и медалей СССР, 3058 досаафовцев награждены знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

1973 г., 21 ДЕКАБРЯ. Миллионный автомобиль «Жигули» сошел с конвейера Волжского автомобильного завода. Государственная комиссия подписала акт о полной приемке ВАЗа в промышленную эксплуатацию. Завод удостоен ордена Трудового Красного Знамени за досрочное освоение проектных мощностей.

1973 г. Сдана в эксплуатацию скоростная шестиполосная автомагистраль Киев — Борисполь. Она стала не только кратчайшим и удобным подъездом к международному аэропорту «Борисполь», но и головным участком автомобильной дороги из столицы Украины в Харьков.

1973 г. Вступил в строй ремонтно-инструментальный завод — первенец КамАЗа. Утвержден типаж автомобилей марки «КамАЗ», куда вошло 12 моделей трех семейств.



СПОРТ

С ПЕРВЫМ

Не знаю, думали ли цесисские энтузиасты Виктор Гиргенсон и Вальтер Брант, одни из первых построившие спортивно-кроссовые автомобили — багги, что их город так скоро станет местом первого чемпионата страны на этих машинах. Но можно с уверенностью сказать, выбор был сделан удачно: организаторы соревнований — цесисский авторемонтный завод и райком ДОСААФ — прекрасно справились со своей задачей. Гостеприимные хозяева предусмотрели все для успешного проведения чемпионата. Их старания окупились полностью. Свыше 15 тысяч зрителей собрались вокруг трассы — это в городе, все население которого не превышает 20 тысяч.

Возведение соревнований в ранг чемпионата страны, безусловно, событие. Это надо заслужить. Багги быстро завоевали признание. Многочисленные старты в городах, областях и республиках, внимание зрителей, активное техническое творчество в области конструирования машин — все эти свидетельства достаточной зрелости и дали основания ввести в календарь новое первенство СССР.

Сорок девять участников вышли на старт: 26 во II классе (до 1300 см³) и 23 в III классе (до 2500 см³). Соревнования проводились по системе трековых гонок. Она предусматривает в классе 12 заездов с участием девяти гонщиков. Каждый спортсмен при этом стартует в четырех заездах, а победитель определяется по сумме очков. Такая система давно применяется в спидвее, мотогонках по льду, автомобильных гонках на ипподроме. Думалось, что и здесь она будет к месту. Но получилось не совсем так. И главный недостаток — чрезмерная продолжительность соревнований.

Но зрелищная сторона соревнований пострадала не только из-за этого. По разным причинам участники один за другим сходили с трассы, и далеко не всем удалось стартовать в последующих заездах. В результате нередко вместо положенных девяти гонщиков на дистанцию отправлялось пятеро, четверо, а то и двое. Надо ли говорить, что вся «борьба» между ними заканчивалась обычно на первом круге.

И все же самые стойкие зрители были вознаграждены. В гонках по такой системе зачастую судьба первого места решается в последнем заезде. Не стал исключением и кросс в Цесисе. Правда, во II классе победа Николая Носенко была бесспорной: 32 очка из 32 возможных (четыре победы в четырех заездах). Но вот в III классе события развивались гораздо острее. К последнему заезду эстонский гонщик М. Виллемсон и спортсмен из Тольятти Н. Мусатов имели по 24 очка. Успех в решающем старте приносил любому из них звание чемпиона СССР. Нетрудно представить себе состояние гонщиков. И нервы у обоих не выдержали. За какое-то мгновение до знака судьи машины одновременно рванулись вперед. Фальстарт! Правила соревнований на этот счет строги. Главный судья соревнований В. Андрианов показывает черный флаг и Виллемсону и Мусатову. Остановка на 30 секунд — дорогая плата за нарушение: соперники не ждут! Виллемсону удается все же занять второе место. Набрав равное количество очков с победителем этого, последнего заезда Ю. Самохиным, он получает с ним право оспаривать золотую медаль в дополнительном. А что же Мусатов? Явно обескураженный неудачей, он финиширует лишь четвертым и остается с «бронзой». А Виллемсон убедительно выигрывает дополнительный заезд.

Итак, первым чемпионом страны по кроссу на автомобилях «багги» в III классе стал тридцатилетний слесарь из эстонского поселка Нуйа — Матти Виллемсон. Серебряная медаль досталась водителю из Запорожья члену спортивного автоклуба «Трамплин» Юрию Самохину.

А вот имена победителей во II классе: чемпион страны — двадцатитрехлетний слесарь из Запорожья, также член «Трамплина», Николай Носенко, серебряный призер — перворазрядник Олев Аасна, сварщик мастерских «Сельхозтехники» из поселка Нуйа, бронзовый — Янис Луснс, начальник мастерских «Сельхозтехники» из латвийского города Мадона.

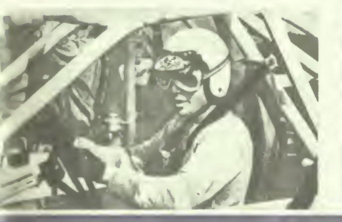
В командном зачете победу одержала первая команда СТК г. Вильянди, второе место у первой команды цесисского авторемонтного завода, третье — у первой объединенной команды Куйбышевской области.

Но соревнования в Цесисе были примечательны не только острой спортивной борьбой. Они стали своего рода техническим отчетом наших баггистов почти за пять лет. Самые различные идеи, воплощенные в машинах участников, прошли здесь серьезную проверку. И среди коллективов, в которых строят багги, выделились бесспорные лидеры. Их машины привлекали всеобщее внимание продуманностью компоновки, своеобразием и вдумчивой проработкой конструктивных решений, тщательностью отделки, — разумеется, в той мере, в какой эти понятия применимы к багги. В первую очередь это относится к автомобилям, на которых выступали эстонские и запорожские гонщики, а также к машинам спортсменов из Тольятти и Куйбышева. На этих багги, как и на большинстве других, установлены двигатели Волжского автозавода.

Багги из поселка Нуйа и их «братья» из Запорожья имеют много общего. По компоновочной схеме это одноместные автомобили, у которых двигатель установлен за сиденьем гонщика, но в пределах базы; привод на ведущие задние колеса осуществляется через коробку передач и дифференциал автомобиля «Запорожец». От «Запорожца» заимствованы также направляющий аппарат передней и задней подвесок. Их упругие элементы и амортизаторы рассчитаны на большой ход. Это особенно бросается в глаза на автомобилях М. Виллемсона и О. Аасны. В подвесках багги, построенных на заводе «Коммунар», установлены пружины с

Тысячи зрителей окружили трассу первого чемпионата страны по кроссу на багги (фото слева). Чемпионы страны: во II классе Н. Носенко (в центре) и в III классе — М. Виллемсон (справа, под № 1).

Фото автора и Б. Колесникова (ТАСС)





ЧЕМПИОНАТОМ, БАГГИ!

прогрессивной характеристикой, жесткость которых возрастает по мере сжатия пружины.

Запорожские гонщики представляли на чемпионате страны две организации: автозавод и автоклуб «Трамплин», объединяющий спортсменов автотранспортного управления. Машины, на которых стартовали эти спортсмены, близки по конструкции. Некоторые различия имеются, пожалуй, лишь в задней подвеске: если в заводских багги использованы усиленные рычаги от «Запорожца», то спортсмены «Трамплина» выбрали схему с продольными рычагами и поперечными реактивными штангами.

Интересные машины представили гонщики объединенных команд Куйбышевской области, составленных из спортсменов Куйбышева и Тольятти. Силовой агрегат на этих багги также расположен перед задней осью, но развернут коробкой передач вперед. Привод на задние колеса — через раздаточную коробку, карданный вал, редуктор заднего моста и полуоси, заимствованные от ВАЗ—2121. Для большей компактности и лучшей развесовки машины двигатель несколько смещен вправо от ее продольной оси. Подвеска всех четырех колес — независимая, передняя — на поперечных рычагах и спиральных пружинах, задняя — на продольных рычагах и спиральных пружинах, с реактивными поперечными штангами.

К сожалению, не все багги из Тольятти и Куйбышева выдержали испытание на трассе Цесиса. В первом же заезде поломка полуоси вывела из борьбы В. Губу — «главного конструктора» багги и одного из лидеров тольяттинцев. Такая же поломка на аналогичной машине произошла у Е. Звягина из Куйбышева. Очевидно, багги, изготовленные на ВАЗе, требуют еще доводки. А возможности, заложенные в них, несомненны; напомним, что тольяттинец Л. Рева, победитель открытого первенства Прибалтики 1976 года, на чемпионате страны получил приз за самую эстетичную конструкцию багги.

Хозяева соревнований — спортсмены Латвии — выступали в основном на машинах, построенных в прошлые годы. Эти багги скорее похожи на облегченный джип. Из-за больших габаритов, массивной рамы и излишней толщины кузова они примерно на 100 кг тяжелее самых легких конструкций. Однако высокая надежность машин, большой опыт и отточенная техника езды спортсменов, наконец, поддержка в родных стенах сделали свое дело: бронза — в личном и второе место — в командном зачете. И все-таки сами спортсмены признают необходимость замены своих машин более современными.

Но оставим машины лидеров — конструкции, родившиеся на чертежных досках крупнейших автозаводов или вышедшие из рук талантливых умельцев. Обратимся к багги, которые ни разу не пересекли линию финиша первыми, а часто и вовсе не могли до нее добраться. Причины неудач при всех различиях во многих отношениях все же сходны. Энтузиазм — фактор, разумеется, важный, но он не может заменить инженерные знания, необходимую информацию, нужные материалы.

Именно на почве «голого энтузиазма» появились, очевидно, машина Ю. Яковлева из Куйбышева с двигателем, установленным в кузове, напоминавшая в остальном пикап на базе «Жигулей», или не менее странного вида багги В. Сугатова из Ульяновска, в котором без особого труда узнавался хорошо знакомый всем УАЗ—469.

Понстине удручающую картину явило выступление спортсменов Москвы. Из четырех человек ни один не дошел до финиша.

Неудачным оказался дебют баггистов ижевского автозавода. Их машины, построенные накануне чемпионата, до стартов смотрелись весьма эффектно, но обнаружили полную неприспособленность к кроссовой трассе. Чрезмерно широкие, с недостаточным дорожным просветом и короткоходными подвесками, тяжелые, они выбыли из борьбы в самом начале соревнований. Очевидно, их конструкция требует серьезной переработки.

По существу, первый чемпионат страны еще раз проиллюстрировал известную истину: энтузиазм спортсменов всегда нуждается в практической поддержке. Это особенно справедливо в отношении технических видов спорта. Там, где такая поддержка находится, результаты всегда будут хорошие. Пример тому выступления баггистов из Запорожья и Тольятти. Думается, что поддержка увлечения спортсменов багги со стороны руководства автозаводов поможет поднять технический уровень этих автомобилей на должную высоту. Пока же, повторяем, только на «Коммунаре» и ВАЗе сделаны сколько-нибудь серьезные шаги. Другие же автозаводы еще не проявили своего отношения к новому виду автомобильного спорта.

Привлечение к созданию багги заводских специалистов высокой квалификации, несомненно, поможет выработать конструкцию автомобиля, который можно было бы предназначить для серийного производства. Необходимость же в такой машине, в проверенных рекомендациях по ее созданию не вызывает сомнений. Особенно заинтересованы в ее появлении спортсмены небольших организаций, чьи возможности в разработке собственной конструкции ограниченны.

В программе соревнований, изданной оргкомитетом первого чемпионата страны, есть такая фраза: «Время поисков и сомнений позади». Позволим себе не согласиться с ее авторами. Активные творческие поиски баггистов в самом разгаре. И будем надеяться, что на следующем чемпионате страны мы увидим больше продуманных конструкций, более острую спортивную борьбу.

В. АРКУША,
инженер,
спецкор «За рулем»

Латвийская ССР,
г. Цесис

На службе у профессии

Беседа с заместителем министра автомобильного транспорта Российской Федерации А. Ф. ПЕТРОВЫМ

Спорт и труд рядом идут. Этот девиз с полным правом относится и автомобильному спорту. Почти во всех чемпионатах республики и страны участвуют водители из автотранспортных предприятий Российской Федерации. Часто поднимаются они на пьедестал почета. Что стоит за успехами российских транспортников? Корреспондент журнала «За рулем» обратился к заместителю министра автомобильного транспорта РСФСР, председателю совета по физкультурно-массовой и спортивной работе министерства А. Петрову с просьбой рассказать о развитии автоспорта среди водителей.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Александр Филиппович, автомобильный спорт можно, пожалуй, назвать профессиональным подспорьем для автотранспортников. Как развивается он на предприятиях министерства?

А. ПЕТРОВ: Вы правы. Мы даже называем автомобильный спорт профилирующим. В транспортных управлениях, предприятиях развивают многие виды спорта. У нас есть команды мастеров высокого класса по футболу, волейболу и хоккею. Большое внимание уделяется сдаче водителями норм комплекса ГТО — основы физического воспитания советских людей. Но ведущим у нас, естественно, является автомобильный спорт. К нему с полным правом можно отнести и конкурсы профессионального мастерства — самые массовые соревнования, включающие проверку знания техники, правил движения, скоростное маневрирование, экономичную езду.

Заглянем в спортивный календарь текущего года. Здесь чемпионаты министерства и российского совета ДСО «Спартак» по автомобильному многоборью (начинаются они с соревнований на предприятиях, затем в управлениях и зональных, республиканских объединениях), чемпионаты по автокроссу, ралли, кольцевым и трековым гонкам. Сильнейшие участвуют в чемпионатах республики и страны.

Особо хотелось бы сказать о детских автомобильных дорогах, играющих значительную роль в профориентации школьников, воспитании у них любви к работе водителя. Таких дорог у нас уже девять. Наряду с учебно-воспитательной работой там уделяют много внимания автомобильному спорту. Команды, показывающие лучшие результаты, получают право участвовать во Всероссийских соревнованиях школьников-автомобилистов, проводимых ежегодно совместно с журналом «За рулем».

КОРРЕСПОНДЕНТ: Подтверждается ли жизнью, трудовыми делами бытующее выражение, что автомобильный спорт — школа водительского мастерства?

А. ПЕТРОВ: Целиком и полностью. Мы уже говорили о непосредственной связи спорта и работы водителей. Как правило, спортсмены являются передовыми шоферами, показывающими образцы выполнения социалистических обязательств. Вот мастер спорта А. Чернов из Средне-Волжского транспортного управления (г. Куйбышев). Он водитель грузовой машины и систематически выполняет план на 110—112%. Отличными производственниками являются и его земляки кандидаты в мастера спорта Н. Анищенко, В. Сафронов, Э. Эстрин и другие. К числу передовых территориально-транспортных управлений относится Приволжское (г. Саратов). А среди ударников коммунистического труда — кандидаты в мастера спорта водители легковых машин В. Костылев, М. Плугин, перворазрядник С. Егошина, многие другие спортсмены. За минувший год в этих транспортных управлениях подготовлено четыре мастера спорта, один кандидат в мастера и 40 разрядников. Неплохо также ведется спортивная работа в Средне-Уральском территориальном транспортном управлении, Главленавтотрансе, «Совтрансавто», рязанском, ярославском, кабардино-балкарском управлениях пассажирского автотранспорта. Не скрою, есть у нас и такие управления, как, например, алтайское, кемеровское, амурское, которые недооценивают значение автомобильного спорта. И наш совет принимает меры к тому, чтобы активизировать спортивно-массовую работу.

Закономерная неожиданность

Такое произошло впервые за семнадцать лет. Ни один наш гонщик не попал в финал чемпионата мира по спидвею! А ведь в прежние годы их было по трое, четверо, а то и шестеро. Неожиданности, если это можно так назвать, начались еще в четвертьфиналах. Только четыре наших спортсмена из двенадцати выступавших получили путевки в финал континента, который состоялся в Тольятти: А. Ухов, Г. Хлыновский, В. Рожанчук и Г. Иванов. Один из них, А. Ухов, кстати, на него возлагались большие надежды, на тренировке получил травму и не смог выйти на старт. Наши ребята остались втроем.

По действующему положению только пять гонщиков из шестнадцати участников, собравшихся в Тольятти, получали право стартовать в финале чемпионата мира в Гетеборге. Это, естественно, определило остроту борьбы. С самого начала соревнований создалась нервозная обстановка. В первом же заезде на повороте падают Ю. Вернер из ЧССР и А. Юрчинский из ПНР. Первый не может продолжать соревнования, второй — не готов к перезаезду. Вместо них на старт выходят сразу два резервных гонщика трека. Случай небывалый. Три заезда проходят без происшествий, но в пятом падает Г. Иванов и выбывает из дальнейшей борьбы. Итак, в строю остаются только двое наших, но и они намного отстают от лидеров Я. Вернера (ЧССР), Э. Мюллера (ФРГ), И. Штанцеля (ЧССР), Э. Янцажа и Я. Мухи (оба — ПНР). Не будем останавливаться на перипетиях борьбы, скажем лишь, что в последних заездах В. Рожанчук сумел переместиться с восьмого места на шестое, но это дает ему право поехать на финал лишь в качестве запасного.

Что же произошло, почему так случилось? Однозначного ответа тут не дашь.

Конечно, в Тольятти, если даже исключить действительные неожиданности (травму А. Ухова, сход Г. Иванова), трудно было ожидать высоких результатов. Ведь нашим молодым гонщикам пришлось встретиться с опытными мастерами,

Успех или неуспех?

Прошли два этапа Кубка дружбы социалистических стран по картингу — в ЧССР и в СССР

Оба и в командном и в личном зачете принесли победу чехословацким спортсменам. Практически конкуренцию им составили только наши картингисты, столь же уверенно держащиеся сейчас на втором месте. Тот, кто был на гонках в Лужниках, мог, и не обращаясь к протоколам, вывести результаты. В каждом заезде со старта вперед вырывались белые комбинезоны, преследовали их — красные. Стройный этот порядок в основном сохранялся до самого финиша. Лишь Петру Бушланову удалось вклиниться в ряды «белых» и во всех своих трех заездах финишировать вторым, а в итоге занять третью ступень на этапе, да еще, как бы в виде исключения, нарушили «порядок» наши Владимир Иванченко, Роберт Акопов, поляк Анджей Холовей.

Итак, после двух этапов впереди с отрывом в 40 очков команда ЧССР, а в личном зачете — сильнейшие на сегодня ее представители Милан Шимак, Иржи Крейчиржик и ветеран Франтишек Дыкаст, самый титулованный из всех участников. А где же наши? В группе лидеров Акопов и Иванченко, занимающие соответственно четвертое и пятое место.

Возможно, поклонники картинга, а их у нас все прибывает, разочарованы ходом соревнований на Кубок дружбы. В последние годы советская сборная заметно прогрессировала, и в конце концов в 1976-м заслуженно добилась победы, завоевав ее в остром соперничестве, а лидеры ее вплотную приблизились к верхней ступени пьедестала почета. Одним словом, все сулило радужные перспективы. И на тебе — опять на вторых ролях.

Два этапа — это, конечно, мало, чтобы уверенно делать какие-то определенные выводы: все-таки цыплят по осени считают. Но говорить о тенденциях, думаем, есть достаточные основания.

Десяток лет назад, давая интервью корреспонденту «За рулем», двукратный чемпион мира по мотокроссу Джеффри Смит назвал две главные составляющие успеха в техническом спорте: мотор и энтузиазм. Как само собой разумеющееся уважаемый ветеран опустил опыт, а под энтузиазмом понимал настойчивость в тренировках и волю к победе на трассе. Так вот, если подходить с этих позиций к оценке выступлений картингистов, надо признать, что преимущество в моторах по-прежнему у чехословацких спортсменов — достаточно было видеть белые комбинезоны на лучших стартовых местах, а затем сразу же во главе гонки. Что ж, все закономерно. Сейчас большинство участников Кубка дружбы выступает с двигателями ЧЗ, и кому как не «хозяевам» лучше других доводить их на гоночных микроавтомобилях.

Что касается энтузиазма, то тут надо отдать должное многим. Неувядаемым ветеранам чехословацкой сборной сорокалетнему Дыкасту и Павлу Кыселы, которого не обескуражили перебои в двигателе, случившиеся в первом же заезде. Поляку Холовею, буквально вырывавшему места в первой четверке во всех своих заездах на последних кругах, его молодому товарищу по команде Анджею Вержховски. Настоящими бойцами проявили себя наши Михаил Рябчиков, более половины из двенадцати кругов придерживавший рукой отошедший трубопровод от карбюратора к цилиндру, Петр Бушланов, практически в одиночку сражавшийся с сильнейшими соперниками.

Выводя свою формулу успеха, мистер Смит имел в виду личные результаты. Он мыслил категориями естественного для него образа спортивной жизни — каждый за себя и за фирму, которой слу-

КОРРЕСПОНДЕНТ: Какие виды соревнований пользуются наибольшей популярностью?

А. ПЕТРОВ: В первую очередь, конечно, конкурсы профессионального мастерства (о них я уже говорил), затем автокросс, прикладное значение которого для водителей грузовых машин трудно переоценить. Но, видно, в организации кросса, его содержанию следует подходить не только с чисто спортивной стороны, а еще учитывая, что надо беречь технику. Не обязательно ведь прокладывать трассу по местности, где есть почти непроходимые болота и спортсмену, чтобы выбраться, надо прибегать к помощи трактора. Ни к чему и такие трамплины, после которых автомобиль летит десятки метров по воздуху. Я целиком разделяю высказанное в журнале мнение председателя ФАС СССР Л. Афанасьева о том, что следует иметь несколько постоянных трасс для кросса в разных районах страны, обеспечивающих высокий спортивный уровень соревнований и минимальное влияние на состояние автомобилей. Думается, что полезны ралли-кроссы.

Среди водителей легковых машин, разумеется, очень популярны ралли. Но и здесь хотелось бы оговориться. Ранее при их проведении мы встречались с немалыми трудностями. Руководители предприятий очень неохотно отпускали спортсменов. Их можно понять. Водитель и машина снимались с линии на 20—30 суток. По-хозяйски ли это? Правда, теперь положение несколько изменилось. Мы стали проводить зональные соревнования. Значит, на дорогу надо тратить намного меньше времени. К тому же и дистанции ралли теперь меньше.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Как осуществляется руководство спортивной работой?

А. ПЕТРОВ: В 1970 году при министерстве создан совет по физкультурно-массовой и спортивной работе. В его составе руководящие работники министерства, ЦК профсоюза, российского совета ДСО «Спартак». Такие же советы есть во всех транспортных управлениях и республиканских объединениях. Периодически мы заслушиваем их отчеты. На свои заседания приглашаем, как правило, не только председателей советов, но и руководителей обкомов профсоюза и ДСО «Спартак». Практикуем выездные заседания.

При министерстве есть тренерский совет по автомобильному спорту. Он оказывает существенную помощь управлениям в подготовке спортсменов высокого класса, в организации и проведении соревнований, ведет методическую работу с тренерами, активом.

При транспортных управлениях создано уже 15 спортивно-технических клубов на общественных началах. Но, чтобы они действовали более активно, необходимо иметь там хотя бы по одному штатному работнику. С таким ходатайством министерство и ЦК профсоюза обратились в ВЦСПС. Мы просили также разрешения создать республиканский спортивно-технический клуб, который видим как методический центр автомобильного спорта.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Александр Филиппович, в чем выражается взаимодействие советов с Федерацией автоспорта СССР, комитетами ДОСААФ?

А. ПЕТРОВ: Естественно, мы во всей своей работе руководствуемся решениями Федерации автоспорта. Один из членов совета министерства входит в состав президиума ФАС СССР. Самые тесные контакты у нас с комитетами оборонного Общества. Транспортные управления совместно с ними организуют соревнования, взаимно помогают в обеспечении спортсменов техникой, выделяют судей. Так что связи наши довольно разносторонни. Но хочется высказать такое пожелание. Весьма полезно было бы Федерации или ЦК ДОСААФ периодически проводить совещания представителей министерств автомобильного транспорта, советов «Спартака» и других ДСО и ведомств, где можно обменяться опытом, решить проблемы, которые нас волнуют.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Какие вопросы, по вашему мнению, требуют решения?

А. ПЕТРОВ: Хотя бы о содержании автокросса: пора ведь иметь единую точку зрения, каким ему быть. На развитии автомобильного спорта отрицательно сказывается отсутствие методических пособий для тренеров и спортсменов. Скажу больше, даже правила автомобильных соревнований стали теперь редкостью. Большинство транспортных управлений, наших спортивно-технических клубов не имеют их, а приобрести негде. Мы не получаем бюллетеня информационных материалов по авто- и мотоспорту. Одна из серьезных проблем — обеспечение спортивной техникой. Понимаем, что это вопрос сложный, но, думается, для такой большой армии спортсменов, как у нас, можно бы выделять ежегодно хоть несколько «формул» и картов. Первых мы совсем не получаем, а картов нам в минувшем году продали всего пять. Это ведь капля в море.

Я назвал то, что волнует, вероятно, и другие республиканские министерства автомобильного транспорта, добровольные спортивные общества. Решение этих вопросов, обобщение передового опыта — путь к новым успехам в развитии автомобильного спорта.

такими, как Э. Мюллер — экс-чемпион мира и многократный призер на 1000-метровом треке, призер чемпионатов мира по спидвею Янцаж, победитель «Золотого шлема» И. Штанцель, опередивший в Пардубице И. Маугера и О. Ольсена.

Тревожные симптомы появились не за месяц-два до нынешнего континентального финала. В минувшем году наши гонщики выступили на чемпионате мира неудачно. Но двое все же пробились в финал. И тогда уже речь шла о преимуществе их соперников в технике — они выступали с четырехклапанными двигателями, а наши — с двухклапанными. Обстоятельно об этом говорилось в статье «Спор решили моторы» («За рулем», 1976, № 12). В нынешнем году наши ведущие гарева́ики тоже стартовали на машинах с четырехклапанными двигателями. Но беда в том, что эти двигатели они получили только накануне полуфиналов. И фактически без тренировок им пришлось менять технику езды, чтобы полностью использовать возросшую мощность машин. Такая задача оказалась им не под силу. Усугубили трудности частые отказы двигателей, еще как следует не доведенных.

К сожалению, те, кто отвечает за положение дел в гаревых гонках, не сделали необходимых выводов из прошлогодней неудачи. Причина срыва, однако, не только в этом. Сборная страны в силу ряда причин претерпела серьезные изменения. Известно, что смена поколений в спорте не проходит безболезненно, не является исключением и мотоспорт. Конечно, издержки здесь неизбежны, но они тем менее чувствительны, чем внимательнее подходят тренеры не только к отбору кандидатов, но и к их подготовке, воспитанию бойцовских качеств, необходимых для выступлений на соревнованиях высшего ранга. А на отсутствие резерва, из которого можно черпать пополнение для сборной страны, вряд ли мы можем пожаловаться.

Надо надеяться, что на этот раз будут сделаны надлежащие выводы из горького урока с тем, чтобы наши спортсмены смогли на равных с асами спидвея выступать в чемпионате мира будущего года.

В заключение хотелось бы вернуться к континентальному финалу и отметить, что его организаторы (директор соревнований А. Карпачев) хорошо подготовили и провели эти ответственные гонки. И не только гонки. Участники с удовольствием посмотрели главный конвейер Волжского автомобильного завода, Куйбышевскую ГЭС имени В. И. Ленина.

Г. АФРЕМОВ,
почетный судья по спорту
г. Тольятти

Результаты соревнований

1. Я. Вернер (ЧССР) — 13 очков; 2. Э. Мюллер (ФРГ) — 13; 3. И. Штанцель (ЧССР) — 13; 4. Э. Янцаж (ПНР) — 11; 5. Я. Муха (ПНР) — 11; 6. В. Рожанчук (СССР) — 10.

жит (он служил БСА), а фирме неважно, откуда гонщик, и неважно, когда и откуда ему придет смена, ее не надо растить — важно постараться купить сильнейшего.

У спортивных организаций, представленных в Кубке дружбы, иные основы и иные цели, хотя, когда дело касается самих состязаний, все борются, понятно, за победу. Советский спорт всегда решал и решает двуединую задачу — массовое развитие и высокие результаты. И здесь нужна дальновидность, и в создании материальных условий, и в отборе, выдвижении и поощрении наиболее талантливых. В картинге новым стимулом для такой политики стал введенный в положение о Кубке дружбы возрастной ценз — четверо участников из шести в каждой команде должны быть моложе 25 лет. Смена поколений в спорте, как и в жизни вообще, процесс неизбежный. Он всегда влечет свои трудности, и от них никуда не уйдешь. Но можно с ними просто мириться, а можно сделать этот процесс управляемым. Можно ждать, что получится, а можно поддерживать лучшие традиции, отбирать и совершенствовать лучшие качества, заложенные предыдущими поколениями. С этих позиций можно смело утверждать, что нынешним руководителям нашей сборной, и прежде всего ее тренеру Ю. Ставровскому, удалось воспитать в своих питомцах бойцовский дух, целеустремленность и любовь к технике, которые были свойственны первопроходцам в нашем картинге Александру Сафонову, Виктору Бортникову и их товарищам.

На московском этапе мы увидели и третью волну — 17—18-летних Владислава Шлегельмильхса и Мариса Иле. Дорогу на старт им открыла не молодость сама по себе. Они завоевали это место на прикидках, а соперничестве с опытными Густешовым и Таскиным и оправдали ожидания тренеров в ходе гонки, которая устроила им суровое испытание. С первого же заезда, когда не заладилось с машиной у Рябчикова, стало ясно, что оба из «поддерживающих» превращаются в зачетных членов команды. Ребята не дрогнули, несмотря на легший на них груз ответственности, несмотря на то, что их, малоопытных, почти каждый раз затирали на старте. Круг за кругом они обходили соперников, где надо выжидая, где надо разумно рискуя. Хотя Шлегельмильхс и Иле были последними номерами в сборной СССР и заняли всего 11-е и 14-е места (среди 30 стартовавших) в турнирной таблице, именно их выступление, думается, надо считать определяющим, оценивая положение дел на сегодня. В подкрепление этой мысли приведем некоторые выкладки.

Редакция «За рулем» учредила на московском этапе приз надежды — лучшему из молодых гонщиков (1956 года рождения и моложе). По мандатным данным таких оказалось одиннадцать: по одному в командах ЧССР и ПНР, двое — в команде ГДР, трое среди венгерских спортсменов и четверо (!) наших. И заняла четверка в этом конкурсе первое (Бушланов), второе, четвертое и пятое места.

Б. МАНДРУС

Результаты соревнований

I этап (ЧССР). Личный зачет: 1. М. Шимак, ЧССР; 2. М. Рябчиков, СССР; 3. А. Таскин, СССР; 4. Ф. Дыкаст, ЧССР; 5. Л. Надь, ВНР; 6. И. Крейчиржик, ЧССР; 7. Р. Акопов, СССР... 10. В. Иванченко, СССР.

Командный зачет: 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ВНР, 4. ПНР, 5. ГДР, 6. НРБ.

II этап (СССР). Личный зачет: 1. Шимак (места в заездах 1, 1, 1) — 0 очков; 2. Крейчиржик (2, 2, 1) — 4; 3. П. Бушланов, СССР (2, 2, 2) — 6; 4. Дыкаст (4, 4, 3) — 11; 5. Иванченко (5, 3, 3) — 11; 6. А. Холовей, ПНР (3, 4, 4) — 11; 7. Акопов (3, 6, 4) — 13... 11. В. Шлегельмильхс, СССР (4, 8, 6) — 18... 14. М. Иле, СССР (9, 5, 8) — 22. **Командный зачет:** 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ПНР, 4. ГДР, 5. ВНР.

После двух этапов. Личный зачет: Шимак — 0, Крейчиржик — 15, Дыкаст — 19, Акопов — 28, Иванченко — 29, П. Кыселы (ЧССР) — 30. **Командный зачет:** ЧССР — 103, СССР — 143, ПНР — 259, ГДР — 284, ВНР — 293, НРБ — 516

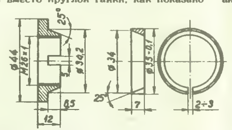
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЧТОБЫ ВИЛКА НЕ СТУЧАЛА

На некоторых **мотоциклах ЯВА** после 30—50 тысяч километров пробега износ приводит к люфту стержня передней вилки в верхнем мостике. Он обнаруживает себя неприятными стуками при движении по плохой дороге. Применение фольги для уменьшения зазора малоэффективно, а затяжка гайки ничего не дает. Устранить люфт удалось при помощи специальной гайки и конусного кольца (рис. 1). Они изготовлены из инструментальной стали (можно, например, использовать 40Х) с закалкой до твердости 45—50 HRC. Новые детали ставим вместо круглой гайки, как показано на рис. 2. При затягивании верхней гайки разрезное кольцо разжимается и плотно фиксирует стержень вилки в верхнем мостике. Стопорную шайбу в этом случае можно не ставить.

А. МУРДАСОВ

**228400, г. Даугавпилс,
ул. Терешновой, 44, кв. 2**



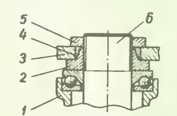


Рис. 1. Гайка (слева) и кольцо.
Рис. 2. Узел крепления верхнего мостика: 1 — рулевая колонка рамы; 2 — конусная гайка; 3 — мостик; 4 — разрезное кольцо; 5 — гайка; 6 — стержень вилки.

УДОБНЫЙ КЛЮЧ

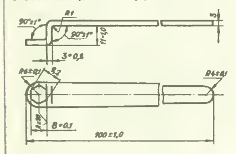
При установке зажигания на двигателе **«жигулей»** всех моделей необходимо в первую очередь отрегулировать зазор между контактами прерывателя. Для этого надо ослабить два винта с гранеными головками, которые фиксируют положение стойки (и, следовательно, неподвижного контакта прерывателя), а после регулировки зазора — вновь затянуть их.

Если применять отвертку, как обычно делают, то лезвие в шлицах нередко встает с перекосом и может сорваться. Предлагаю специальный ключ для регулировки (см. рисунок), который несложно изготовить из стальной полосы 12×3 мм с применением слесарных тисков, сверла и комплекта надфилей.

Этот ключ оказался очень удобным также при прокачке гидросистем тормозов и сцепления.

Ю. ЦВИЖБА

**101000, г. Москва,
Спасоглинищевский пер., 3, кв. 1**



ГАЛЬВАНИКА НА ДОМУ

Почти любые кузовные работы на **автомобиле** требуют защиты более или менее больших участков от коррозии. Как правило, для этого применяют «Антинор» или другие аналогичные составы. Но есть способ защиты тоже эффективный и вполне доступный автолюбителю. Это гальваническое покрытие цинком.

Что для этого нужно? Раствор хлористого цинка, то есть «травленая кислота», или, иначе, «паяльная жидкость», приготовленная растворением цинка в соляной кислоте, и несколько пластинок цинка из старых гальванических элементов. Порядок операций такой. Зачистите до блеска участок, который хотите цинковать. Протрите его раствором хлористого цинка. Приложите цинковую пластину, обмотав ее несколькими слоями марли или фланели, смоченной тем же раствором. Подведите к пластине через лампочку от фары ток с плюсовой клеммы аккумулятора (минус «на массе»). Медленно водите этим положительным электродом по поверхности металла. Уже через 10—15 секунд появится заметный слой цинка. Обработку ведите примерно одну минуту. Толщина защитного слоя при этом будет около 10 микрон. Этого вполне достаточно, чтобы сталь была надежно защищена от коррозии.

Г. ПЕТИН

**344061, г. Ростов-на-Дону,
просп. Стачки, 190/1, кв. 2**

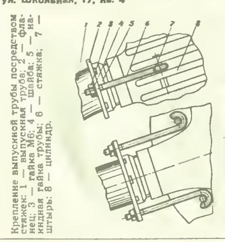
ФЛАНЕЦ ЗАМЕНЯЕТ РЕЗЬБУ

На **мотоцикле ИЖ—Ю2** износилась резьба в патрубке цилиндра для подсоединения выпускной трубы. Чтобы закрепить на нем трубу, я сделал овальный фланец с центральным отверстием диаметром 44,5 мм и двумя отверстиями по бокам диаметром 6,5 мм. Фланец надел на трубу и притянул его к цилиндру двумя стяжками, как показано на рисунке. Для их крепления просверлил в ребрах цилиндра отверстия и вставил штырь 7.

Этот способ позволяет использовать старые цилиндры до их полного износа.

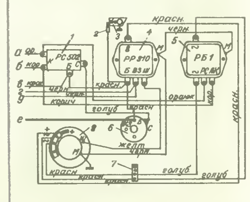
А. ЯГУДИН

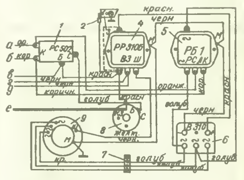
**Киргизская ССР, Ошская область,
г. Кара-Куль,
ул. Школьная, 17, кв. 4**



Крепление выпускной трубы посредством стяжек: 1 — выпускная труба; 2 — фланец; 3 — гайка М6; 4 — шайба; 5 — накидная гайка трубы; 6 — стяжка; 7 — штырь; 8 — цилиндр.

РР-310Б ВМЕСТО РР-310





На выпускавшихся ранее **«запорожцах»** стоял реле-регулятор РР-310. Затем он был снят с производства — на более новых машинах уже РР-310В. Приборы различаются и конструктивно и подключением. Как же быть, если старое реле нуждается в замене? Как перейти на современное РР-310В?

Очень просто. К клемме «В» старого подведены три провода. Все три — красного цвета. Один — идет к реле стартера, другой — к стартеру и третий — к тепловому предохранителю. Но у РР-310В клеммы «Б» нет. Куда же деть эти концы? Их надо надежно соединить с красным же проводом, который у старого реле был закреплен на клемме «В» (у РР-310Б нет и этого вывода), и, безусловно, надежно заизолировать.

Провода, которые подходили к клеммам «ВЗ», «Ш», «М» старого реле, закрепляем на таких же клеммах нового.

В. ВОЛОВИЧ

**330059, г. Запорожье,
ул. Магара, 3, кв. 6**

Установка РР-310Б вместо РР-310: слева — старая, справа — новая схемы. Пунктиром показано соединение проводов между собой.



РАЛЛИ

Кубок дружбы сильнейшие раллисты социалистических стран в нынешнем году оспаривают в семи этапах. Первый из них состоялся в мае, а последний пройдет в декабре. Соревнования открыли ралли «Волан» в ВНР, где стартовало 99 экипажей из семи стран. Среди 61 финишировавшего абсолютно лучший результат у венгров А. Ферьянца — Я. Керестеши. В классе А2—1300 см³ победили болгары Р. Петков и К. Гурлев, опередившие С. Вуковича и В. Московских (второе место), а также А. Варенко и В. Игнатьева (четвертое место). Все три экипажа шли на ВАЗ—21011.

Следующий этап — ралли «Золотые пески» в НРБ, которое шло и в зачет чемпионата Европы для водителей; в нем приняли участие сильнейшие раллисты из многих стран. О трудности трассы и напряженности борьбы можно судить хотя бы по тому, что из 78 стартовавших экипажей дошли до финиша и получили зачет только 38. На высоте были спортсмены социалистических стран, занявшие девять мест в первой десятке. Победителями «Золотых песков» как этапа чемпионата Европы стали Алтенхаймер — Дитер (ФРГ), которые шли на мощном «Порше-каррера». А в зачете Кубка дружбы первенствовали Е. Ландсберг — А. Мужиньский (ПНР).

Результаты Кубка дружбы

I этап (ВНР). Личный зачет: 1. А. Ферьянц — Я. Керестеши (ВНР), «Рено-17-гордини»; 2. В. Блахна — Л. Главка (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. Л. Паалик — О. Готтфрид (ЧССР), «Шкода-130РС»; 4. В. Гавел — М. Воханка (ЧССР), «Шкода-130РС»; 5. Т. Ханк — Э. Неубауер (ЧССР), «Шкода-130РС»; 6. Р. Петков — К. Гурлев (НРБ), ВАЗ—21011... 8. С. Вукович — В. Московских (СССР), ВАЗ—21011... 10. А. Варенко — В. Игнатьев (СССР), ВАЗ—21011. **Командный зачет:** 1. ЧССР, 2. ВНР, 3. ПНР, 4. НРБ, 5. СССР, 6. ГДР.

II этап (НРБ). Личный зачет: 1. Е. Ландсберг — А. Мужиньский (ПНР), «Рено-17-гордини»; 2. А. Ферьянц — Л. Тандари (ВНР), «Рено-17-гордини»; 3. Гавел — Воханка; 4. Б. Крупа — П. Мыстковский (ПНР), «Рено-5-альпин»; 5. Я. Агишев — М. Титов (СССР), «Москвич—2140» 6 Н. Больших — Н. Больших (СССР), «Москвич—2140». **Командный зачет:** 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ГДР, 4. ВНР, 5. НРБ, 6. СРР.

По сумме очков лидирует Ферьянц, за ним — Гавел, Блахна, Паалик. В командном зачете впереди сборная ЧССР — 12 очков, далее ВНР (8), СССР (7), НРБ и ГДР (по 5) и ПНР (4).

* * *

Организаторы чемпионата мира среди марок на протяжении многих лет стремятся расширить его географию. В Европе проведение ралли наталкивается на определенные трудности — мало районов, имеющих дороги с небольшой интенсивностью движения, а на других дорогах автомобили, идущие подчас со скоростью 150—170 км/час, становятся опасными. Поэтому появились соревнования, привязанные даже и пустынным районам. Это ралли «Марокко», «Сафари», «Корсика». Дальнейшие попытки включить в программу первенства этапы в Канаде, США, азиатских странах не принесли успеха. Даже многие автомобильные фирмы, не говоря о спортсменах-любителях, отказались от непомерных затрат на перевозку техники в отдаленные (5—7 тысяч километров) районы.

Исключением явилось ралли «Саут Пасифик» (Новая Зеландия), введенное в качестве пятого этапа в программу первенства мира. 100 лучших экипажей стартовали на дистанции протяженностью 4000 км. Трасса была, по мнению многих участников, тяжелее, чем даже на «Сафари». Победу одержали итальянцы Ф. Бакелли и С. Россети на «ФИАТ-абарт-131».

После пяти этапов лидером стала марка ФИАТ — 66 очков. Далее идут «Форд» — 64, «Опель» — 39, «Тойота» — 33, «Лянча» — 32, СААВ — 18.

АВТОГОНКИ

Чемпионат мира для машин формулы I, даже перевалив на вторую половину, не выявил явного лидера. Специалисты ожидали, что поворотным пунктом станет восьмой этап. Но на нем оба основных соперника Н. Шехтер и Н. Лауда из-за технических неполадок не дошли до финиша. Победил Жак Лаффит на французской машине «Лижье-матра». Другой сюрприз подготовила фирма «Рено». Крупнейший во Франции автомобильный завод объявил, что будет выступать в чемпионате мира. Его гоночная машина «Рено-эльф-РС01» оснащена шестицилиндровым (1500 см³, 510 л. с. при 10 000 об/мин) двигателем с турбонаддувом. Этот автомобиль впервые в чемпионатах мира снабжен радиальными шинами. Фирменным гонщиком избран Жан-Пьер Жабуиль, ранее выступавший в формуле III.

VIII этап (Швеция): 1. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-матра»; 2. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М23»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312Т2»; 4. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-П34»; 5. Д. Уотсон (Англия), «Брабхэм-альфа-БТ45»; 6. М. Андретти (США), «Лотос-78».

Сумма очков после восьми этапов: Шехтер — 32, Лауда — 31, Рейтеманн — 27, Андретти — 23, Масс — 14, Нильссон — 13.

* * *

МОТОКРОСС

Двукратный чемпион мира в классе 125 см³ бельгиец Гастон Райе, кажется, близок и тому, чтобы выиграть почетный титул в третий раз подряд. В двенадцати заездах на шести этапах он одержал семь побед и далеко оторвался от соперников. Чемпионат этого года открыл несколько перспективных гонщиков, среди которых голландец Г. Ронд и японец А. Ватанабе. Довольно удачно идут в чемпионате спортсмены социалистических стран. Н. Хуравый (ЧССР) и Ю. Худяков (СССР), выступающие на ЧЗ, находятся соответственно на третьем и шестом местах.

IV этап (Дания). 1-й заезд: 1. Г. Ронд (Голландия), «Ямаха»; 2. Г. Райе (Бельгия), «Сузуки»; 3. Г. Лильегрен (Швеция), КТМ; 4. М. Аутио (Финляндия), «Сузуки»; 5. П. Рулев (СССР), ЧЗ; 6. А. Массан (Бельгия), «Ямаха». **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Райе; 3. Массан; 4. Лильегрен; 5. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ; 6. Ж. де Роовер (Бельгия), «Бета».

V этап (ПНР). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ронд; 3. Худяков; 4. Аутио; 5. Н. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 6. Лильегрен... 10. Рулев. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Худяков; 3. З. Велки (ЧССР), ЧЗ; 4. Аутио; 5. Лильегрен; 6. В. Кистра (Дания), «Хускварна».

VI этап (СФРЮ). 1-й заезд: 1. Райе; 2. К. Мадди (Италия), «Бета»; 3. де Роовер; 4. Ронд; 5. Лильегрен; 6. Рулев. **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Хуравый; 3. Худяков; 4. Массан; 5. П. Пирон (Италия), «Бета»; 6. Мадди.

VII этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ронд; 3. Хуравый; 4. Пирон; 5. Аутио; 6. Лильегрен... 9. Худяков. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Хуравый; 3. Аутио; 4. Пирон; 5. Райе; 6. Лильегрен; 7. Рулев.

Сумма очков после семи этапов: Райе — 165, Ронд — 124, Хуравый — 85, Массан — 62, Лильегрен — 61, Худяков — 57.

* * *

В классе **500 см³** борьба проходит под знаком превосходства японских машин. Первые четыре места занимают фирменные гонщики «Ямахи», «Сузуки» и «Хонды».

III этап (Швеция). 1-й заезд: 1. В. Лэкки (США), «Хонда»; 2. Х. Миккола (Финляндия), «Ямаха»; 3. Р. Де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 4. Г. Шмитц (ФРГ), «Майко»; 5. А. Лодваль (Швеция), «Хускварна»; 6. В. Бауэр (ФРГ), КТМ. **2-й заезд:** 1. Миккола; 2. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 3. Де Костер; 4. Х. Андерссон (Швеция), «Монтеса»; 5. О. Хэгберг (Швеция), «Бета»; 6. А. Юнссон (Швеция), «Майко».

IV этап (Финляндия), 1-й заезд: 1. Миккола; 2. Вольсинк; 3. Лэкки; 4. Де Костер; 5. Бауэр; 6. Андерссон. **2-й заезд:** 1. Миккола; 2. Лэкки; 3. Вольсинк; 4. П. Карсмакерс (США), «Ямаха»; 5. Де Костер; 6. Шмитц.

Сумма очков после четырех этапов: Миккола — 103, Де Костер — 89, Вольсинк — 74, Лэкки — 61, Нойс — 32, Карсмакерс — 28.

МОСКВА—КИЕВ

Схема дороги — на стр. 30—31

Новая дорога, конечно, рождает немало вопросов, и прежде всего о сервисе — где можно заправить или отремонтировать машину, достаточно ли на трассе мест для отдыха и ночлега, часто ли встречаются предприятия общественного питания и т. д. Мы собрали всю эту информацию, лично опробовав новую дорогу. И теперь не понаслышке, а на основе собственного опыта можем утверждать, что особых хлопот в этом смысле она водителям и пассажирам не доставит.

На 834 километрах дороги к вашим услугам 10 АЗС, а неподалеку от трассы еще пять; четыре станции технического обслуживания; пять придорожных гостиниц и еще 11 в близлежащих городах; около 20 кафе и ресторанов. АЗС работают круглосуточно и располагают бензином любой марки; СТО — с 8 до 17 часов, кроме воскресенья и понедельника, а в пору летних отпусков — до 21 часа с одним выходным днем в воскресенье.

Хотим предупредить: на схеме представлены не только те объекты, которые отмечены на трассе соответствующими дорожными знаками, но и другие, которые, на наш взгляд, можно рекомендовать дополнительно как места отдыха, питания, ночлега. И еще: на схеме, как и на самой дороге, населенные пункты обозначены указателями белого и синего цвета. Не забудьте: первые говорят о том, что в этих местах действуют все правила движения, принятые для городов и других населенных пунктов, и предел скорости здесь — 60 км/час, если, конечно, не предписан особо знаками.

На протяжении первых 70 километров от Москвы Киевское шоссе представляет собой просторную четырехполосную магистраль. Затем ширина ее сужается до трех, а со 107-го километра — до двух полос. На дороге нет крутых поворотов, извилистых мест, здесь буквально считанное число подъемов и спусков, а движение пока еще малоинтенсивное. Вот почему трасса не представляет сложности даже для не слишком опытного водителя. Однако о некоторых опасностях стоит упомянуть.

В Калужской, Брянской и Черниговской областях дорога проходит через крупные лесные массивы. Здесь возможно появление диких животных. Об этом, разумеется, оповещают дорожные знаки. Следите за ними. Такие зоны нередко достигают 5 километров, но если вы снизите здесь скорость, на продолжительности поездки это, право, не отразится, а безопасность движения выиграет.

На второй половине пути дорога имеет немало переломов, ограничивающих обзорность, особенно между 610-м и 640-м километрами. Советуем воздержаться здесь от обгонов, даже если вы и не встретите на некоторых участках соответствующей разметки проезжей части.

Проезжая часть, повторяем, в хорошем состоянии, чего нельзя сказать об обочинах. В непогоду они раскисают, а потому, выбирая место для остановки, будьте внимательны и осторожны. К тому же десятки примыкающих к трассе дорог еще не имеют покрытия, и на пересечениях с ними в сырую погоду немало грязи. В дождливую пору перед такими перекрестками надо заранее снижать скорость, чтобы не пришлось резко тормозить.

Весь путь можно преодолеть не спеша за два дня. Вообще торопиться не стоит: на дороге немало прекрасных мест для купанья и рыбной ловли, а такие реки, как Пахра, Угра, Сейм, Борзна, Остёр, известны всем и не нуждаются в рекомендациях. Заметим также, что многие стоянки и площадки отдыха оборудованы эстакадами для осмотра машин.

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»:
Г. АРКАДЬЕВ, В. ПАНЯРСКИЙ (фото)

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки — фото В. Князева

На 1-й странице вкладки — плакат «Заменяем колодки дискового тормоза на «Жигулях»

На 2—3-й страницах вкладки — плакат «Электрооборудование «Москвича—2140»

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Сдано в произв. 2.7.1977 г. Подписано в печать 29.7.1977 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90⅛ 2,75 бум. л.=5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 381. Г-91157.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.

Издательство ДОСААФ. Москва

По письму приняты меры

А. Марков из Суздаля написал в редакцию жалобу на автоинспектора. Около поста ГАИ его остановил молодой милиционер с черными усиками (свою фамилию он не назвал). Проверив машину и документы — все было в порядке,— потребовал талоны на бензин АИ-93 рыночного фонда. Во избежание конфликта Марков отдал единственный талон на 10 литров: в противном случае инспектор грозил просечкой в талоне предупреждений. Заканчивается письмо такими словами: «Ивановский пост ГАИ, расположенный на выезде из города в сторону Владимира, пользуется плохой репутацией у шоферов, такие случаи уже бывали».

Редакция направила письмо в Управление внутренних дел Ивановского облисполкома. В ответ начальник управления С. Романов сообщил: то, что рассказал А. Марков, подтвердилось. Письмо обсуждено на собрании личного состава, и принято решение уволить Е. Ячина (это был он) из органов внутренних дел. Руководству дивизиона указано на слабый контроль за несением службы инспекторами дорожного надзора.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 1, 4, 7, 9, 12, 13, 16, 17, 20, 23.

I. Движущийся на подъем имеет преимущество перед тем, кто следует под уклон, только в тех местах, где встречный разъезд затруднен препятствием, сужением дороги и т. п. (пункт 130). В остальных случаях действует общее правило — поворачивающий всегда уступает дорогу движущемуся прямо со встречного направления (пункт 113).

II. Автомобиль остановился ближе 5 метров от края пересекающихся проезжих частей. А это можно делать только на тех трехсторонних перекрестках, где от бокового проезда вас отделяет сплошная линия разметки (пункт 99 «д»).

III. Если сигналы светофора разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом независимо от направления его движения (пункт 103).

IV. Правила буксировки нарушены: в кузове буксируемого автомобиля люди находиться не должны (пункт 143).

V. На нерегулируемых перекрестках равнозначных дорог очередность устанавливают два правила — отсутствие помехи справа и обязанность поворачивающего налево пропустить движущихся навстречу прямо и направо (пункты 111 и 113). Вот почему троллейбус проедет перекресток только после велосипеда и автомобиля, а мотоцикл — в последнюю очередь.

VI. Любое другое транспортное средство водитель грузового автомобиля мог бы обогнать только в том случае, если бы оно двигалось со скоростью менее 30 км/час. Мотоциклы же без коляски можно обгонять без всяких условий (пункт 26, 2.19).

VII. Если из крайнего левого положения, как того требуют Правила, водителю не развернуться и он должен выполнять маневр от правого края дороги, то тогда ему разворачиваться на перекрестке нельзя. Такие маневры разрешены как исключение только на перегонах дорог (пункт 88).

VIII. Знак «Одностороннее движение» не запрещает поворотов, а предписывающий знак «Обязательное направление движения — прямо» не запрещает поворачивать направо во дворы (пункт 32).

IX. При резком уменьшении «газа» тормозные силы на колесах сразу возрастут, и это может снизить сопротивляемость автомобиля боковому скольжению.

X. Развороты запрещены в 15-метровой зоне от перекрестков (пункт 89 «в»).





СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ

На конкурсы „За рулем“

Как уже знают наши читатели, в майском номере журнала редакция объявила конкурсы, посвященные 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Назвав один из них «СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ», мы обратились и ветеранам-автомобилистам и мотоциклистам, и тем, кому довелось защищать завоевания революции, сражаясь на фронтах гражданской войны в броне- и автоотрядах, кто создавал первые автомобильные заводы и первые советские автомобили, стартовал в первых авто- и мотопробегах, кто вел автомобили по дорогам Великой Отечественной войны, с призывом присылать на конкурс фотографии тех лет, эти бесценные документы, составляющие летопись страны.

И вот начали поступать отклики. Елена Николаевна Татаринна (Фирсова) из Ленинграда, дочь Фирсова Николая Кузьмича, бывшего красногвардейца, шофера, прислала фотографии, две из которых публикуем на этой странице. Отец ее пал смертью храбрых на легендарной ладожской ледовой трассе — Дороге жизни зимой 1941 года.

Фотографии хранились в личном архиве Николая Кузьмича. Они относятся к периоду, когда он принимал участие в становлении Советской власти в Узбекистане. На обороте фотографии сохранилась надпись: «Переход Карши — Гузары».

Ждем новых фотодокументов, дорогие читатели!

17. «ПОБЕДА»

К проектированию нового легкового автомобиля, который предстояло освоить после войны, коллектив ГАЗа приступил в феврале 1944 года. Первый прототип был готов уже в ноябре, а в 1946 году начато серийное производство ГАЗ—20 «Победы». Машины выпуска 1946—1948 гг., 1949—1955 гг. и 1956—1958 гг. различались в деталях. Здесь представлена «Победа» самого раннего выпуска, имевшая радиатор с «трехэтажной» облицовкой, коробку передач с напольным рычагом переключения, у нее было иное, чем у более поздних машин, передаточное число главной передачи и еще не было отопителя.

Для своего времени конструкция ГАЗ—20, и прежде всего кузов, была весьма передовой, и ее создатели отмечены Государственной премией.

За 13 лет производства завод изготовил 235 997 «побед», включая 14 220 с кузовом «кабриолет» и 37 492 «такси».

Число мест — 5; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 2111 см³; мощность — 50 л. с. при 3600 об/мин; число передач — 3; размер шин — 6,00—16 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 1530 кг; скорость — 110 км/час; длина — 4665 мм; ширина — 1695 мм; высота — 1590 мм; база — 2700 мм.



Цена 80 коп.
Индекс 70321

К шестидесятилетию Октября ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

18. ЗИС—154

Этот городской автобус стал первым отечественным автомобилем серийного производства с двигателем, расположенным сзади, электрической трансмиссией, кузовом вагонного типа. ЗИС—154 также вошел в историю нашего автомобилестроения как первый автобус, на котором нашли применение дизель, несущая конструкция кузова, алюминиевая обшивка для его каркаса; для входа пассажиров служила не задняя, а передняя дверь.

Проектирование машины начато в марте 1946 года, а первый опытный образец был готов в декабре того же года. К серийному выпуску ЗИС—154 завод приступил в июле 1947 года, изготовив первую партию автобусов для общественного транспорта Москвы к ее 800-летию. Производство этого конструктивно интересного автобуса продолжалось до 1949 года, когда на смену пришел более простой ЗИС—155.

Число мест — 60 (из них 34 для сидения); двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4650 см³; мощность — 110 л. с. при 2000 об/мин; размер шин — 10,50—20 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 8100 кг; скорость — 65 км/час; длина — 9515 мм, ширина — 2500 мм, высота — 2940 мм; база — 5460 мм.

